行ける・行けない表の作成方法

行ける･行けない表とは？

対象地域内の公共交通ネットワークとサービスレベルの性能を確認するために作成
ある地区に居住する人が、公共交通サービスを使って生活に必要な活動にアクセス（通勤、通学、通院、買い物など）できるかどうかをチェック

居住地　ある一定の単位の地区

目的地　教育機関や医療機関，買い物施設・鉄道駅・公共施設（任意に設定）

結果を表にまとめる

行ける･行けない表とは？

		目的地				
		A高校	B高校	C高校	D病院	E駅
居住地	地区A	○	○	○	○	○
	地区B	○	×	○	○	○
	地区C	×	○	×	×	×

時刻表や経路検索を用いて、①用事に間に合うか、②用事を済ませるだけの滞在時間を確保できるか、③用事を済ませた後に帰ることができるか、の3点を合わせて確認

移動時間や運賃、乗り換え回数といった制約条件を設けることも可能

行ける・行けない表の作成例 －下田交通圏

出発地：市町村（平成の大合併前）
目的地：近隣の高校、病院、主要鉄道駅
※乗り継ぎは2回まで
※出発地と目的地が近接する場合は徒歩移動も可

交通圏内の地域間幹線系統
- 石廊崎線（下田駅～休暇村～石廊崎）
- 天城峠線（修善寺駅～天城峠～河津駅）
- 西海岸線（修善寺駅～土肥温泉～松崎）
- バサラ峠線（下田駅～松崎・堂ヶ島、宇久須）
- 下賀茂線（下田駅～下賀茂）

※いずれも東海バス

行ける・行けない表の作成例 ー下田交通圏

○ 公共交通による往復が可能
△ 公共交通による往復が可能だが、往復で経路が違う場合（通学以外）
× 公共交通による往復が不可能
経路に地域間幹線系統を含む

出発地	高校													病院							交通結節点			
	下田高校	稲取高校	下田高校南伊豆分校	松崎高校	伊豆総合高校	伊豆総合高校土肥分校	伊豆伊東高校	伊豆中央高等学校	韮山高等学校	田方農業高等学校	三島南高等学校	知徳高等学校	熱海高等学校	下田メディカルセンター	河井医院	伊豆東部病院	熱川温泉病院	伊豆今井浜病院	西伊豆健育会病院	順天堂大学静岡病院	伊豆急下田駅	修善寺駅	沼津駅	三島駅
下田市	○	○	○	○	×往復経路違い	×	○	×	×	○	×	○	○	△	○	△	○	△	○	○	○（徒歩）	○	○	○
東伊豆町	○（徒歩も可）	○（徒歩も可）	○	○	×往復経路違い	×	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
河津町	○	○	○	×	×	×	○	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
南伊豆町	○	○	○	×往復経路違い	×	×	×	×	×	×	×	×	×	△	○	△	○	△	○	○	○	△	○	○
松崎町	○	○	○	○（徒歩も可）	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	△	○	△	○	○	○	○	○	○
旧西伊豆町	○	○	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	△	○	△	○（徒歩）	△	○	○	○	○
旧賀茂村	○	×	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	△	△	△	△	○	△	○	○	○	○

作業ダイヤ 2024/12/2(月)
出発地は各市町村の役場最寄りバス停／最寄り駅を設定。目的地は所在地最寄りバス停／最寄り駅を設定。
鉄道、路線バス以外に、病院の無料シャトルバスの利用を含む。
通学は往復で経路が違う場合、定期券が購入できないため×判定。ただし、定期券が通しで発行できる場合(経路上での乗り継ぎの場合)は○判定。通学以外は往復で経路が違う場合も○判定。

行ける・行けない表の作成のポイント

行きは直通、帰りは乗り継ぎが発生するが、定期券は通し発行のため○

往復できるが、往復で経路が違う場合、定期券が購入できないため通勤や通学は×
※定期利用でない通院の場合は○

運賃や所要時間が利用者の許容範囲を越えると判断される場合には、ダイヤ上は行けても「行けない」判定とする場合もあり得る
※今回は考慮せず

			高校													
			下田高校	稲取高校	下田高校南伊豆分校	松崎高校	伊豆総合高校	伊豆総合高校土肥分校	伊豆伊東高校	伊豆中央高等学校	韮山高等学校	田方農業高等学校	三島南高等学校	知徳高等学校	熱海高等学校
南伊豆町		校は）	○	○	○	×往復経路違い	×	×							
			東海バス S63	東海バス S63→伊豆急行→東海バス S03	徒歩	東海バス S80		×							
		乗り継ぎ回数	0	2	0	0	×	×							
		総運賃	¥940	¥1,690	¥0	¥1,760	×	×							
		総所要時間	0:36	1:07	0:00	1:04	×	×							
	復路	利用交通機関	東海バス S35→東海バス S60	東海バス S01→伊豆急行→東海バス S60	徒歩	東海バス W40→東海バス S62/S63		×	×	×	×	×	×	×	×
		乗り継ぎ回数	1	2	0	1	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		総運賃	¥1,080	¥1,690	¥0	¥2,240	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		総所要時間	0:41	1:10	0:00	1:25	×	×	×	×	×	×	×	×	×
松崎町	行ける行けない判定（高校は往復とも同経路を基本）		○	○	○	○（徒歩も可）	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	往路	利用交通機関	東海バス W40	東海バス W40→伊豆急行→東海バス S03	東海バス W40→東海バス S60	東海バス W40	東海バス W39	東海バス W30	東海バス W40→伊豆急行	東海バス W39→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W39→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W39→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W30→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W30→伊豆箱根鉄道駿豆線	×
		乗り継ぎ回数	0	2	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	×
		総運賃	¥1,400	¥2,170	¥2,300	¥200	¥2,620	¥1,500	¥2,900	¥2,930	¥2,930	¥3,020	¥3,060	¥3,170	×
		総所要時間	0:42	1:20	1:44	0:04	1:33	0:54	1:42	1:54	1:57	2:02	2:07	2:15	×
	復路	利用交通機関	東海バス	東海バス	東海バス		東海バス	東海バス	伊豆急行→伊豆急行→	伊豆箱根鉄道駿豆線→	伊豆箱根鉄道駿豆線→	伊豆箱根鉄道駿豆線→	伊豆箱根鉄道駿豆線→	伊豆箱根鉄道駿豆線→	
		乗り													
		総運													
		総所													

行ける・行けない表の活用
－地域間幹線系統の役割確認

出発地	施設		高校												
			下田高校	稲取高校	下田高校南伊豆分校	松崎高校	伊豆総合高校	伊豆総合高校土肥分校	伊豆伊東高校	伊豆中央高等学校	韮山高等学校	田方農業高等学校	三島南高等学校	知徳高等学校	熱海高等学校
松崎町 松崎町役場（賀茂郡松崎町宮内３０１－１） 人口：6,038人	行ける行けない判定（高校は往復とも同経路を基本）		○	○	○	○（徒歩も可）	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	関係する地域間幹線系統		バサラ峠線	バサラ峠線	バサラ峠線 下賀茂線	バサラ峠線	西海岸線	西海岸線	バサラ峠線	西海岸線	西海岸線	西海岸線	西海岸線	西海岸線	
	往路	利用交通機関	東 W40	東海バス W40→伊豆急行→東海 S03	東海バス W40→東海バス　S60	東海バス W40	東海バス W39	東海バス W30	東海バス W40→伊豆急行	東海バス W39→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W39→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W39→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W30→伊豆箱根鉄道駿豆線	東海バス W30→伊豆箱根鉄道駿豆線	×
		乗り継ぎ回数		2	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	×
		総運賃	¥1		¥2,300	¥200	¥2,620	¥1,500	¥2,900	¥2,930	¥2,930	¥3,020	¥3,060	¥3,170	×
		総乗車時間	0		:13	0:04	1:33	0:54	1:32	1:48	1:51	1:56	2:02	2:10	×
		総所要時間	0:			0:04	1:33	0:54	1:42	1:54	1:57	2:02	2:07	2:15	×
	復路	利用交通機関	東海バス W40				東海バス	東海バス W30	伊豆急行→伊豆急行→東海バス	伊豆箱根鉄道駿豆線→東海バス	伊豆箱根鉄道駿豆線→東海バス	伊豆箱根鉄道駿豆線→東海バス	伊豆箱根鉄道駿豆線→東海バス	伊豆箱根鉄道駿豆線→東海バス	×
		乗り継													×
		総運賃													×
		総乗車													×
		総所要													×

関係する地域間幹線系統や鉄道**路線**、その他路線名を記載することで、当該路線が地域の移動に果たしている役割や、当該路線が廃止となった場合の影響について検討可能

行ける・行けない表の活用
－地域間幹線系統の役割確認

系統＼居住地		下田市	東伊豆町	河津町	南伊豆町	松崎町	西伊豆町	
							（西伊豆町）	（賀茂村）
石廊崎線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	7.1%	14.3%	0.0%	7.1%	7.1%	7.1%
天城峠線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	0.0%	71.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
西海岸線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	41.7%	50.0%	66.7%
	通院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	14.3%	35.7%
バサラ峠線	通学	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	33.3%	25.0%	11.1%
	通院	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%	71.4%	57.1%	57.1%
下賀茂線	通学	12.5%	12.5%	20.0%	33.3%	8.3%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	7.1%	7.1%	7.1%
行ける判定の数	通学	8	8	5	3	12	10	9
	通院	7	7	7	7	7	7	7

各系統の「行ける判定」への寄与率を集計
100%に近いほど、系統が居住地の移動に貢献

行ける・行けない表作成の実際 －出発地側の設定

都道府県・交通圏での作成　➔合併前市町村
市町村での作成　➔学区や町字など

ただし、地区を面的に設定すると徒歩経路の設定などが煩雑となり、GISソフトウェアなどの利用が必要となるため、出発地側は代表地点としてバス停や駅を設定することを推奨

行ける・行けない表作成の実際 －目的地側の設定

■施設

高校、病院、商業施設、公共施設、交通結節点など、対象地域の実態に応じて任意に設定

※出発地側と同様の理由で、最寄りバス停・駅の設定を推奨

■時刻

用事を済ますことができるかを判定するために、到着・出発時刻を設定

- 学校：始業時刻に間に合うか、終業後に帰られるか、部活などは状況に応じて設定
- 病院：受付時刻、診療時間帯に間に合うか、診療終了後に帰られるか
- その他：最大滞在可能時間など施設の特性に応じて設定

行ける・行けない表作成の実際 ー経路の作成

目的地の設定時刻に間に合う便があるかどうかを、路線図・時刻表から確認（経路検索サービスを活用すると容易）
利用する路線名、乗車時間、運賃などを記録
乗り継ぎのある場合は、乗り継ぎ地点を記録

帰りについても同様に確認し、記録

※留意事項
経路検索サービスを用いた場合、理屈では行けても現実的に使われない経路が出る場合があるため、利用実態を踏まえて現実的な経路を用いることが必要
乗り継ぎ回数には制限を求めることも可能（2回までなど）

行ける・行けない表の活用

地域公共交通ネットワーク・サービスの評価

各地区から主要施設（高校・病院・SCなど）に行けるダイヤが設定されているかどうかを確認

例：
●●高校への通学ニーズがあるが、ダイヤが合わずに通学できないのでダイヤ見直し
▲▲病院への通院ニーズがあるが、バス路線がないため路線変更を実施

各路線の役割の明確化

各路線の役割や維持の必要性について明示することで、残すべき路線や便を明確化

例：
××線の退出について事業者から申し出があったが、なくなると■■高校に通学できなくなるため補助を増額して路線を維持

行ける･行けない表の活用

ワークショップなどでの現状認識

自分たちの住む地区に走っている路線を使えば、どういう目的地に行くことができるのか、行けない目的地はないのかということを調べるワークショップを通じて、地域の公共交通の改善や利用促進につなげる

例:
この地区から〇〇高校に行くバスは走っているが、ダイヤが悪くて帰宅ができないことがわかった。→ダイヤを改めて通学利用を増やすようなことができないか検討