

質の高い地域公共交通網形成計画の検討のモデル(案)

平成29年11月20日
北陸信越運輸局
交通政策部 交通企画課

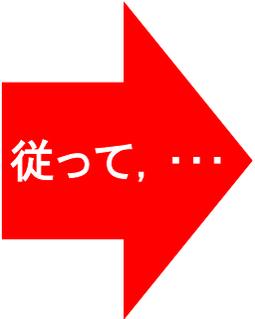


公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」



北陸信越運輸局

- 計画の記載事項から明らかなどおり、網形成計画は「ビジョン+**実施事業**」で構成され、**可能な限り実施事業としての具体性を確保**することが必要不可欠。
- しかしながら、全国の計画事例の中には、今後の事業の方向性すら示せず、実施事業も抽象的なものにとどまってしまうことにより、実効性が担保されず、結果として、市町村区域内における公共交通の課題の根本的な解決につながっていないと見られる例が散見。
- 全国で既に300を超える地域公共交通網形成計画を分析したところ、**この原因の一つとしては、マクロ(区域全体)な観点からの現状・課題の表面的な「整理」に終始**してしまい、その要因・理由の「分析」すら一切なされておらず、この結果として、それに対応する実施事業もマクロ(区域全体⇒漠然・抽象的)な観点からの施策(×「事業」)の提示に終始していることが影響しているものと考えられる。
- このため、より質の高い計画の作成に向けては、現状分析から実施事業の検討・評価方法の検討に至るまで、**マクロ(区域全体)・ミクロ(個所毎。細分化。…)の両面から検討**し、要因・理由も含めて**分析を深化させて(掘り下げて)**いくことが必要不可欠。※「分析」=ある物事を分解して、それを成立させている成分・要素・側面を明らかにすること(広辞苑より)



従って、…

- ① 公共交通の課題抽出を見据えた、多角的な観点からの定量データ等に基づく精緻な現状分析
- ② 計画区域全体の公共交通の課題及びよりミクロな単位での公共交通の課題の抽出・分析
- ③ 交通ネットワークの将来像の具体化
- ④ よりミクロな単位での公共交通の課題に対する事業の具体化
- ⑤ 計画の達成状況に関する評価方法の具体化

キーワード … 「マクロ・ミクロ」「定量化・具体化・細分化・深化」

① 定量データ等に基づく現状分析

【ポイント】※一例

- ・地形・地勢状況、人口・世帯分布状況、主要な施設の立地状況の整理【区域内の基礎情報】
- ・計画区域内の公共交通路線図の一元的な整理(バス・鉄道・スクールバス・タクシー等)【全路線の俯瞰】
- ・詳細な利用状況(路線毎の利用者数、停留所毎の乗降客数、通勤通学時間・昼間等の時間帯に応じた利用者数等)の把握【利用状況(顕在需要)】
- ・詳細な財政状況(路線毎の財政支出状況・収支率)の把握【財政状況】
- ・バス事業が成立するエリアの導出【公共交通の持続可能性の考慮】
- ・アンケート調査による利用者ニーズ・ODの把握、潜在需要と顕在需要の把握【潜在需要】
- ・公共交通カバー率、主要施設へのアクセシビリティ【サービス水準】

【ポイント】※一例

- ・ミクロな視点からの公共交通の課題の抽出及び要因分析、対応の方向性の検討(利用低迷の理由の一例)
 - ・交通モード同士の競合、利用者のニーズとのミスマッチ(路線の長大化による利便性の低下…) …

② 現状分析に基づく計画区域内の公共交通の課題の抽出・分析

【ポイント】※一例

- ・まちづくり、観光等の地域戦略の整理及びこれらの地域戦略との連携
- ・計画区域の交通ネットワークの具体的な将来像の設定・提示

③ 計画区域内の公共交通の将来像の検討

【ポイント】※一例

- ・よりミクロな単位での課題に応じたあらゆる事業実施の可能性の検討(施策例:スクールバス等の路線バスへの一本化を始めとする競合の解消、幹線・支線への分割、利用者ニーズに合わせたルート・運行形態の見直し…)
- 【視点】民間⇒行政⇒地域、既存⇒新規 …
- ・具体的な事業、事業の方向性の具体化
- ・利用促進、利用定着に向けた施策、モビリティマネジメントの検討
- ・アクションプランの検討

④ 公共交通の将来像及び課題を踏まえた具体的な事業の検討

【ポイント】※一例

- ・具体的な数値目標の設定
- ・具体的なPDCAサイクルの設定

⑤ 計画の達成状況に関する評価方法の検討

差がつくポイント

全国300の計画を分析し、特に差がついているポイントに付記(次頁以降に付記)

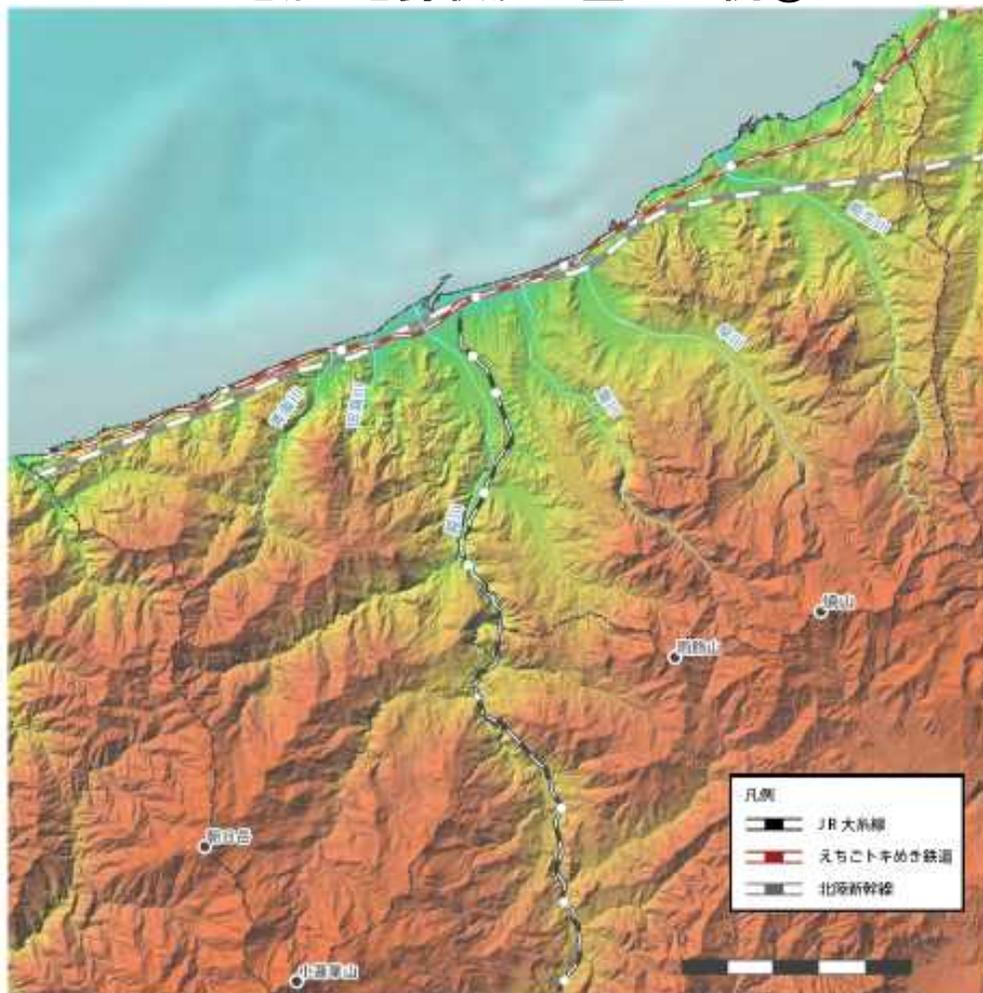
① 定量データ等に基づく現状分析

※ここで示すのは一例であり、実際には、多角的な観点から検討していく必要がある。

地形・地勢状況の整理

○地形・地勢状況を的確に把握・整理することにより、例えば、①交通モードの選択(ex: 自転車の活用 …)、②車両の選択(ex: 大型車両 or (急勾配の坂が多い場合は) 小型車両 or …)、③公共交通の勢圏(ex: 急勾配が多い地域については、バス停から100mの距離を設定して、公共交通カバー率を算定)等の検討に活用することが可能に。

<地形・地勢状況の整理の例①>



図：糸魚川市地形図

(出典：地理院タイル「色別標高図」に加工)

<地形・地勢状況の整理の例②>



(富山市の自転車シェアリング事業)

人口・世帯分布状況の整理

○ 公共交通の主な利用者層・ターゲット(ex:高齢者 or 高校生 or …)を見定めた上で、そのターゲットの分布状況を把握することにより、公共交通サービスを提供すべき地域が明確に。

【例①・②】以下の例では、国勢調査データを基に、地図上にメッシュ別人口(老年)を重ね合わせることで、ターゲットの分布状況を一元的に把握可能。(箕輪町の計画では、この他に若年者のメッシュ人口についても整理)[北信局:注]経年変化(5年後の人口分布、等)も加味しておく必要。

◎ ≪+α≫集計データ(マクロデータ)に加えて、アンケート調査により個々の住民の住所・年齢・免許保有の有無・同居人の有無等の個人データ(マイクロデータ)を把握し、双方のデータを組み合わせることで、より精緻な需要予測を行うことが可能に。

＜人口・世帯分布状況の整理の例①＞



データ：平成22年国勢調査(500mメッシュ)より作成、数字は人口を示す

＜人口・世帯分布状況の整理の例②＞

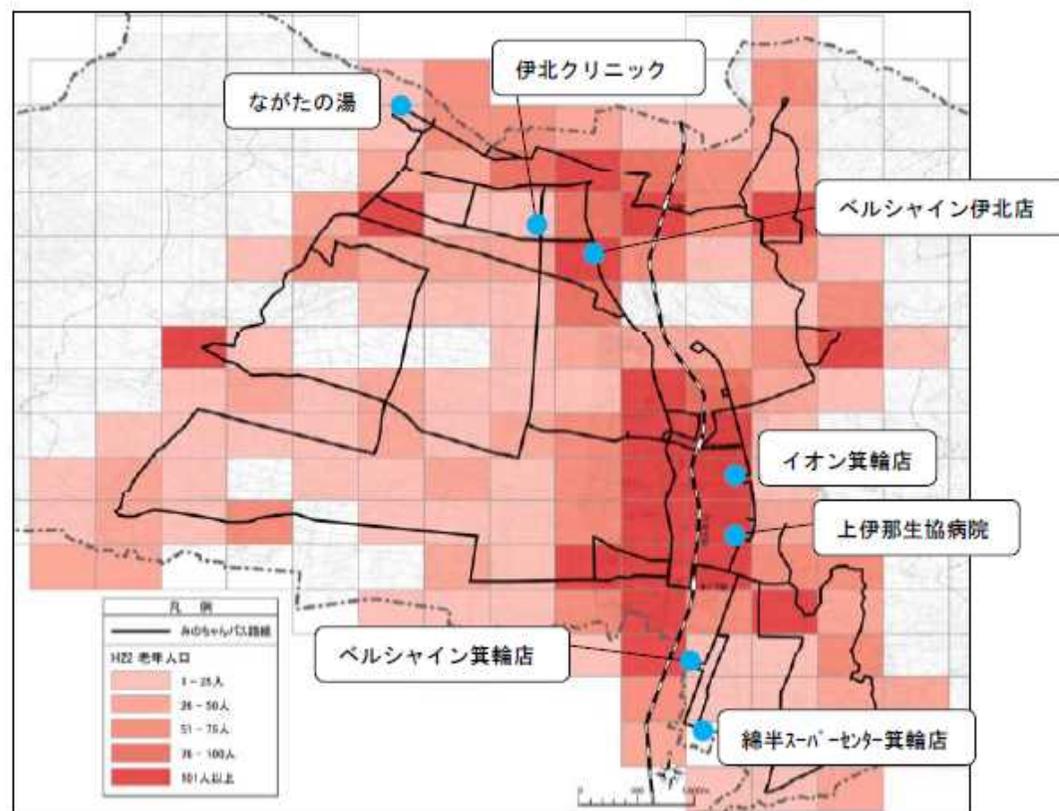


図. 人口メッシュ別老年人口の状況

資料：国勢調査

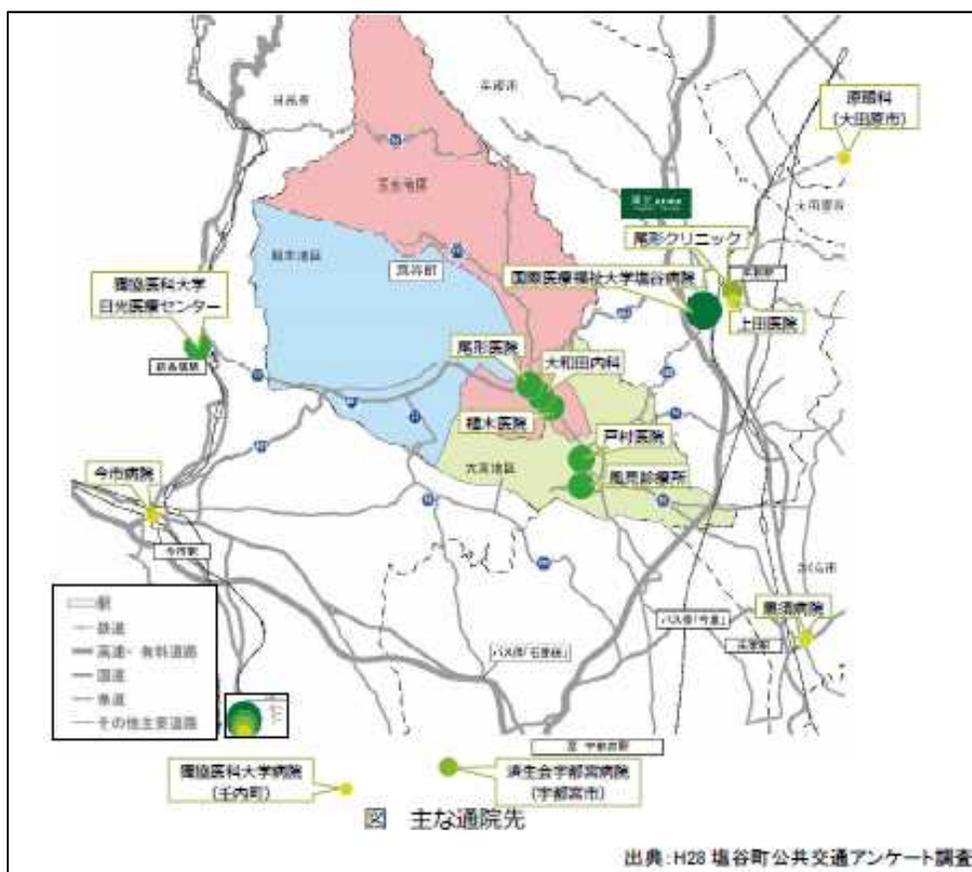
主要な施設の立地状況の整理

- 公共交通の主な利用者層・ターゲットの目的地となる主要な施設について、その立地状況を地図上で整理することにより、公共交通の路線再編の検討が容易に。
- 特に「主要な施設」については、市町村担当者の「現場感覚」だけに頼るのではなく、アンケート調査から導出される公共交通利用者の目的地等を集計することにより、定量的な分析・議論を行うことが重要。

【例】アンケート調査結果より公共交通利用者が立ち寄る施設を集計するとともに、当該施設を地図上にプロットすることにより、位置関係を明確化。

[北信局:注]全国の網形成計画の半数以上は、主要な公共施設を地図にプロットするのみ。

<主要な施設の立地状況の整理の例>



医療施設名	市町村	集計
国際医療福祉大学塩谷病院	矢板市富田	123
獨協医科大学日光医療センター	日光市	54
風見診療所	塩谷町大字上平	46
大和田内科	塩谷町大字道下	41
植木医院	塩谷町大字金枝	32
戸村医院	塩谷町大字大宮	31
尾形医院	塩谷町大字玉生	30
済生会宇都宮病院	宇都宮市	25
尾形クリニック	矢板市	14
上田医院	矢板市	8
黒須病院	さくら市	6
原眼科	大田原市	5
今市病院	日光市	5
獨協医科大学病院	壬生町	5

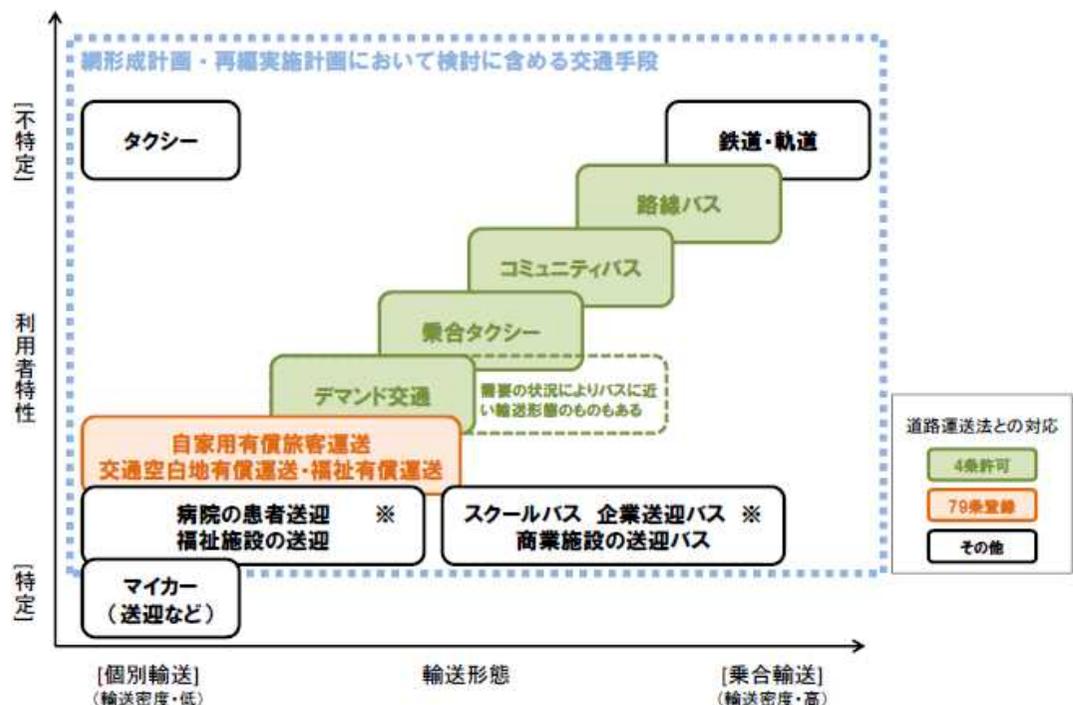
出典: H28 塩谷町公共交通アンケート調査

～①定量データ等に基づく現状分析～

計画区域内の公共交通路線の一元的な整理

- 計画区域内の公共交通路線を地図で一元的に整理すると、交通モード間の形状の重複状況が明確となり、交通モード間の競合状況の検討が容易に。(別途、ダイヤ等の観点からの競合状況の精査が必要。)
 - その際には、計画検討対象となる交通モードを可能な限り網羅的に整理することが重要。
- 【例】下記の計画では、路線バス・鉄道に加えて、スクールバス、行政連絡バス等の定路線の交通モードについて幅広く地図で一元的に整理した上で、重複状況を把握(※定路線ではないタクシー等については別途整理)

＜参考：計画の検討対象となる交通モード＞



▲ 網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲(陸上交通の場合)
※ 様々な運行形態で行われている(無償の場合は道路運送法の対象外)。

【出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画 作成のための手引き(第3版)(平成28年3月)入門編19頁】

＜公共交通路線の一元的な整理の例＞



～①定量データ等に基づく現状分析～

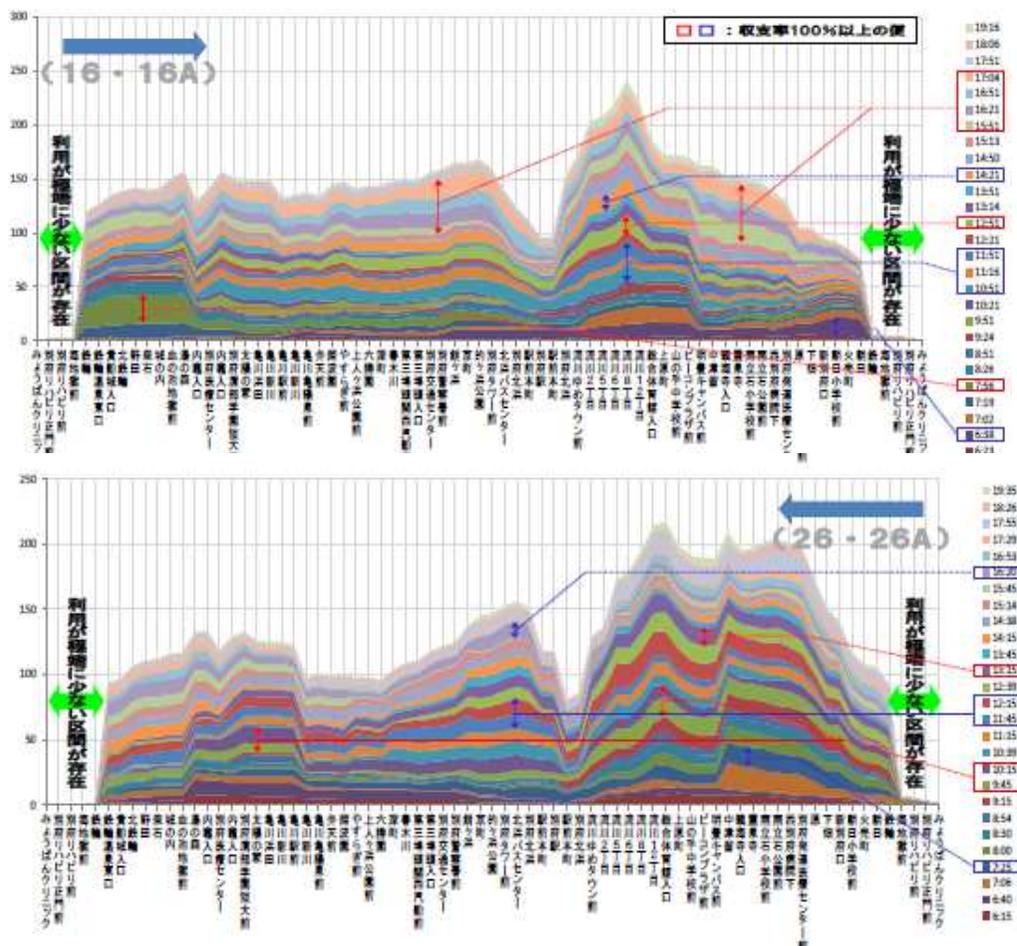
詳細な利用状況の把握

○ できる限り詳細に公共交通の路線毎の利用状況(ex:バス停・駅毎の乗降客数、バス停・駅間の通過乗客数、便毎の利用者数...)を整理することにより、課題の抽出・分析、実施事業の検討が容易に。

【例①・②】バス停毎の乗降客数及びそれを踏まえたバス停の区間別通過乗客数、路線・便毎の利用者数を整理することにより、特に利用の少ないバス路線の区間・時間帯を抽出することが可能。

[北信局:注]これと同様の分析を行うことにより、当該区間が財政負担増に影響しているとともに、路線廃止・距離縮小、当該区間・便のデマンド化(予約制導入)等の事業実施の基礎的な情報として活用可能。

<詳細な利用状況の把握の例①>



【出典:大分県別府市地域公共交通網形成計画(平成28年3月)35頁】

<詳細な利用状況の把握の例②>



図 7-21 切木・中浦線(大手口→入野方面)の平日の時間帯別・年齢別利用状況
出典:本計画で実施したOD調査

【出典:佐賀県唐津地域公共交通網形成計画(平成27年7月)7-20頁】 8

～①定量データ等に基づく現状分析～

詳細な財政状況の把握

○ できる限り詳細に公共交通の路線毎の財政状況(ex: 経常費用、経常収益、収支率)を整理することにより、課題の抽出・分析、実施事業の検討が容易に。

【例①・②】路線毎の経常費用・経常収益・収支率を整理した上で、特に収支率30%未満の路線を抽出。②ではこれに加えて、財政負担額の推移、国補助・市補助毎に路線を分類した上で、分析。

<詳細な財政状況の把握の例①>

路線バスの利用状況及び収支をみると、1回あたりの利用人数は、度津線(1.8人)、榎根木線(1.8人)、金丸線(4.8人)と5人に満たない乗車となっている。また、収支率は、度津線(6.8%)、榎根木線(10.4%)、小南線(17.8%)、赤泊線(25.1%)、国仲・金丸線(28.3%)、海府線(29.8%)が30%に満たない路線となっている。

路線名	年間利用人数(人)	年間運行回数	1回当り利用人数(人)	実績経常費用(円)	実績経常収益(円)	収支率
本線	261,666	16,245	16.5	96,390,696	88,656,307	92.0%
金丸線	4,501	933	4.8	1,806,451	1,271,941	70.5%
東海岸線	21,111	3,396	6.2	26,146,360	9,236,223	36.7%
内海府線	22,601	4,266	5.4	39,264,973	12,176,614	31.1%
国仲線	12,340	974	12.7	4,597,199	3,996,473	86.9%
榎根木線	4,967	2,813	1.8	7,840,571	811,666	10.4%
赤泊線	16,393	2,266	7.2	26,552,397	6,666,093	25.1%
岩首線	7,684	1,450	5.3	13,908,546	4,319,904	31.1%
度津線	2,850	2,311	1.2	6,891,402	466,865	6.8%
前浜線	17,716	3,287	5.4	15,183,647	5,569,590	36.7%
小木線	54,889	7,169	7.7	58,966,537	22,552,758	38.2%
七瀬海岸線	40,521	4,543	8.9	24,967,375	11,262,523	45.1%
南線	88,351	9,834	9.0	62,553,686	24,472,412	39.1%
小南線	4,156	722	5.8	8,181,415	1,459,751	17.8%
横宿線	5,962	416	14.3	1,498,952	1,935,393	129.1%
海府線	38,342	5,042	7.6	53,940,056	16,074,646	29.8%
国仲・金丸線	5,963	616	9.7	4,990,277	1,412,702	28.3%
合計	599,992	66,162	9.1	452,609,537	212,338,861	46.9%

※佐渡市資料より

<詳細な財政状況の把握の例②>

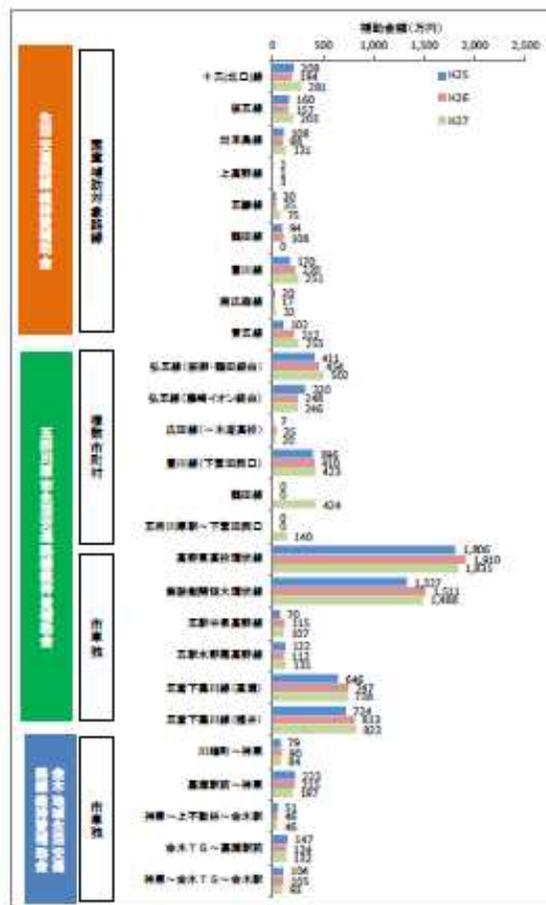


図 路線別補助額の推移 (H25～27)

補助区分	申請番号	年度	平成27年度収支状況(赤平:30%未満)			
			経常費用(円)	経常収益(円)	収支率	市補助額(円)
生活交通路線維持費補助会	11	十三(北口)線	43,329,187	24,427,946	56%	2,809,000
	12	坂五線	19,103,048	12,423,373	65%	2,028,000
	13	出津線	26,855,425	16,026,377	60%	1,311,000
	14	上高野線	14,874,614	10,683,842	73%	31,000
	15	五線	64,289,015	44,998,202	70%	745,000
	19	豊川線	20,321,343	11,338,458	56%	2,505,000
20	新広森線	19,537,922	14,912,473	76%	321,000	
25	曹五線	177,169,942	105,638,851	60%	2,547,000	
五所川原市生活交通路線維持費補助会	1	弘五線	20,941,533	5,874,116	28%	5,021,870
	2	弘五線(藤崎ジャスコ経由)	22,344,889	7,909,059	35%	2,459,865
	17	成田線(～木造高校)	1,100,239	793,700	72%	197,963
	21	豊川線(～下栗田西口)	10,445,736	2,248,391	22%	4,226,551
	23	鶴田線	16,067,076	7,002,498	44%	4,243,129
	24	五所川原駅～下栗田西口	20,529,123	15,592,172	76%	1,402,094
	50,51	高野高校理状線	22,004,431	3,697,426	17%	18,307,205
	48,49	飯島船繋短大理状線	19,512,486	4,628,282	24%	14,884,194
	52	五所川原駅中野高野線	1,588,668	517,624	33%	1,071,044
	53	五所川原駅水野高野線	1,958,631	652,559	33%	1,306,072
	54	五所川原線(高野)	9,894,525	2,607,527	26%	7,376,998
	55	五所川原線(権井)	9,599,784	1,372,365	14%	8,227,419
金木地域生活交通路線維持費補助会	8	川端町～神原	835,701	0	0%	835,701
	9	真淵駅前～神原	2,086,914	114,000	5%	1,972,914
	10	神原～上干筋林～金木駅	459,176	0	0%	459,176
	11	金木T.S～真淵駅前	1,458,993	134,220	9%	1,324,773
	12	神原～金木T.S～金木駅	1,015,754	83,130	8%	932,624
合計		547,213,355	293,676,601	54%	86,546,692	

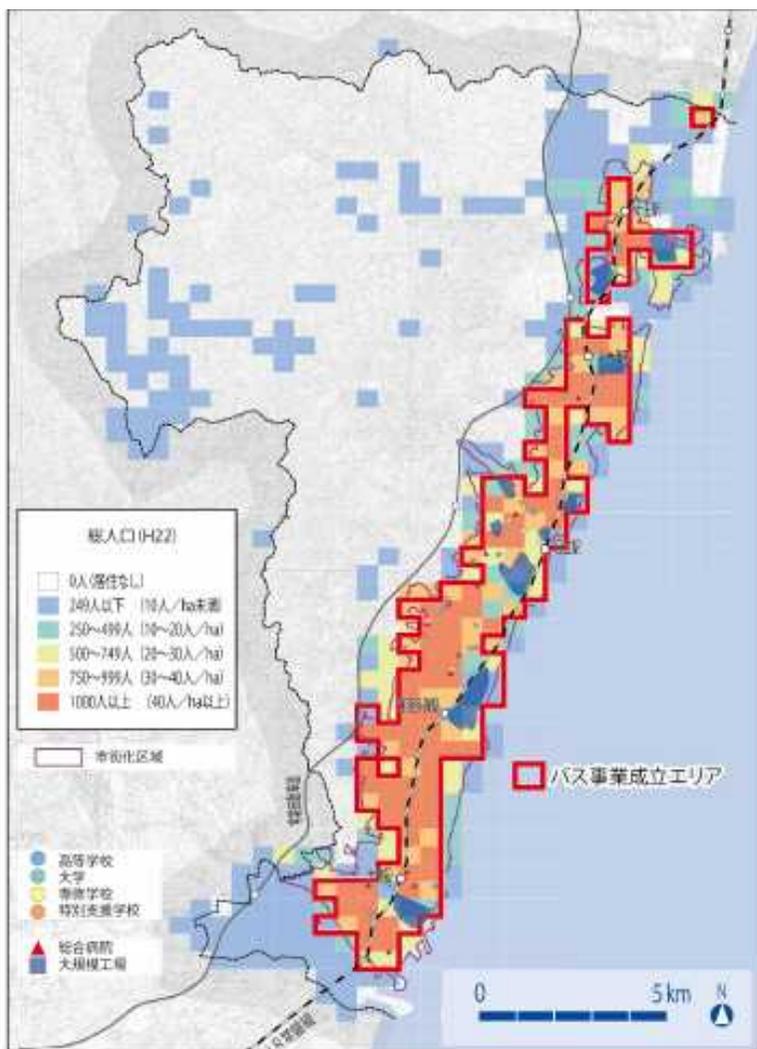
～①定量データ等に基づく現状分析～

バス事業が成立するエリアの導出

○ 現状分析においては基礎的な複数の情報を適切に組み合わせる(「分析する」)ことにより、今後の方向性等を導く重要なデータとなり得る可能性がある。(以下は、「バス事業成立エリア」を導出した事例。) ※ 次頁以降も参照。

【例】路線バスの利用状況、人口密度等のデータを基に、「バス事業が成立するエリア」を導出。これを基にしながら、計画区域内を複数のエリアに分割し、それぞれのエリアの方向性を提示。

＜バス事業が成立するエリアの導出の例＞



④バス事業が成立するエリア

本市で運行されている路線バスの利用状況と人口密度、施設の立地から、バス事業の採算性が確保できる可能性があるエリアを分析する。

1) 人口当たりの利用率

市内の路線バス(日立電鉄交通サービス)のバス停のうち、駅、学校、医療機関、事業所を除く289箇所を対象に分析を行った。

バス停留域人口(平成22年国勢調査結果;2次メッシュ:概ね500m四方)と、バス停ごとの利用者数(乗降者数)の関係から、利用率を整理すると以下のとおりとなる。

なお、平日のバス停の利用者数を対象に分析を行った。

＜運行便数別の利用率＞

運行便数 (便/日、片道、平日)		①人口 (人)	②利用者数 (人/日)	③利用率 (②/①)(%)
1～10	2時間に1便以下	42,083	897	1.7%
11～25	1時間に1便程度	56,883	1,768	3.1%
26～50	30分に1便程度	66,050	3,790	5.7%
51便以上	15分に1便以上	58,898	7,824	13.3%

2) 運行経費の試算

延長10km(往復20km)のバス路線を想定し、1時間に1便の運行頻度を想定し、6～22時台まで17時間運行すると340km/日の運行距離となる。

走行キロあたり運送原価(平成26年度日立電鉄交通サービスと移転観光の運送原価)の路線延長あたりの加重平均:346.11円/kmを用いると、日あたりの運行経費は約117,677円/日となる。

3) 事業採算性を確保するための人口密度

延長10km(往復20km)のバス路線で、500mごとにバス停を設置することとすると、基点となる駅のバス停を除き、20箇所のバス停が設置されることになる。

運賃を1回237円(市内の平均値)と想定すると、日あたりの運行経費117,677円をまかなうためには、日あたり496人の利用が必要となる。

1時間に1便以上の利用率3.1%で逆算すると約15,958人の後育人口が必要になる。

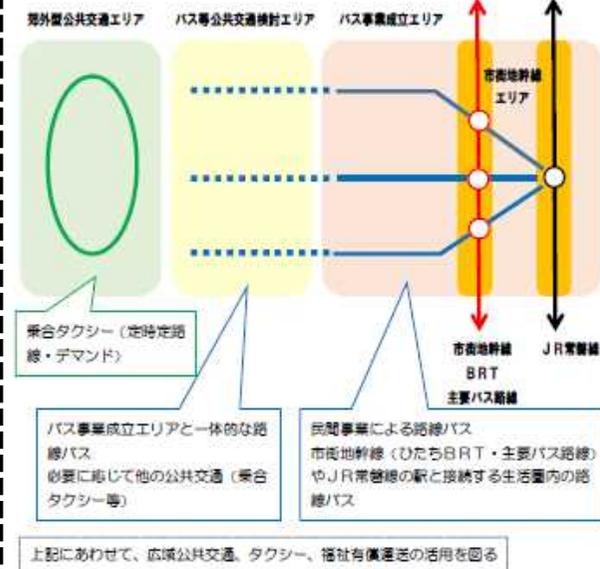
20箇所×約25ヘクタール(バス停留域:2次メッシュ)の面積に15,958人の人口があることを考えると約32人/ヘクタールの人口密度となる。

4) バス事業が成立するエリア

先に示した人口密度32人/ヘクタール以上のエリアと、駅、大規模工場、高校・大学、総合病院等目的地側として公共交通の利用が見込まれる主要施設を含むエリアを合わせてバス事業が成立するエリアとすると、次頁の図のとおりとなる。

参考

＜公共交通ネットワークの考え方＞



上記にあわせて、広域公共交通、タクシー、福祉有償運送の活用を回す

【出典:日立市地域公共交通網形成計画(平成28年3月)69頁】

導出された「バス事業成立エリア」を基にしながら、エリア毎の対応の方向性を整理。

※「バス事業成立エリア」の経年変化(5・25年後)

についても分析。【出典:茨城県日立市地域公共交通網形成計画(平成28年3月)18・19頁】

～①定量データ等に基づく現状分析～

アンケート調査による利用者ニーズ・ODの把握

○アンケート調査を通じて、利用者の利用が伸び悩んでいる要因等を分析しつつ、利用者ニーズ及び移動状況を把握することにより、路線再編の方向性及び具体的な路線再編を検討することが可能に。

＜アンケート調査による利用者ニーズ・ODの把握の例＞

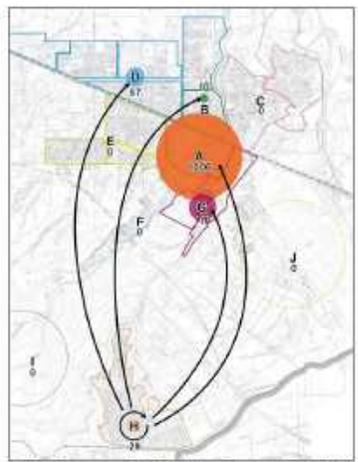


図 4-44 Hエリア居住者のバスによる移動状況 (H26 OD調査)

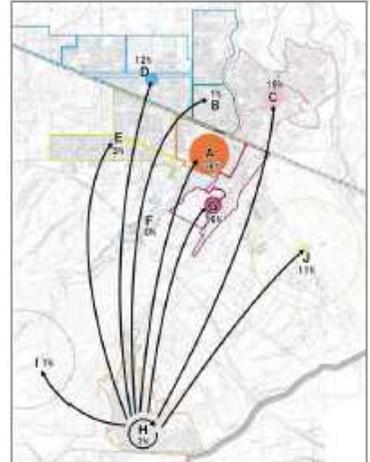
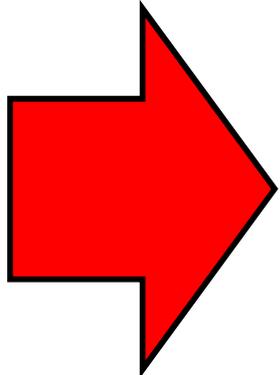


図 4-45 Hエリア居住者の移動ニーズ (H26 市民アンケート調査)



「運賃」についての不満が突出して高く、市民病院まで片道 440 円のバス停もあるなど、市街地までの距離が要因と推察される。

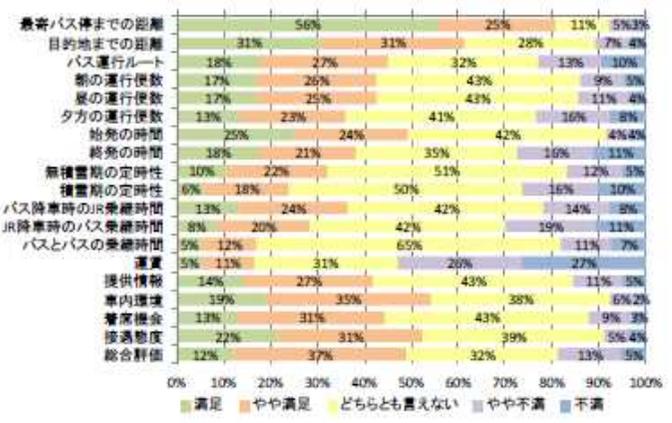
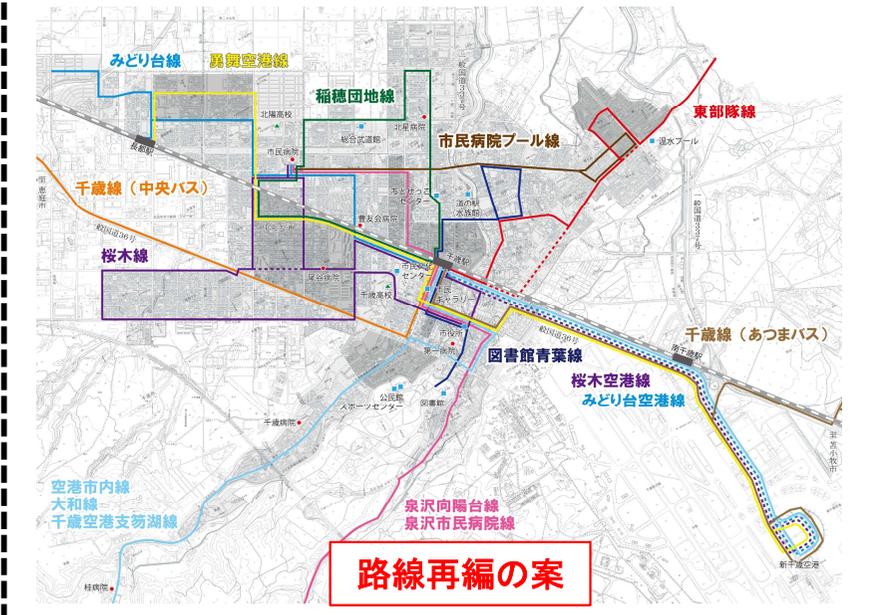
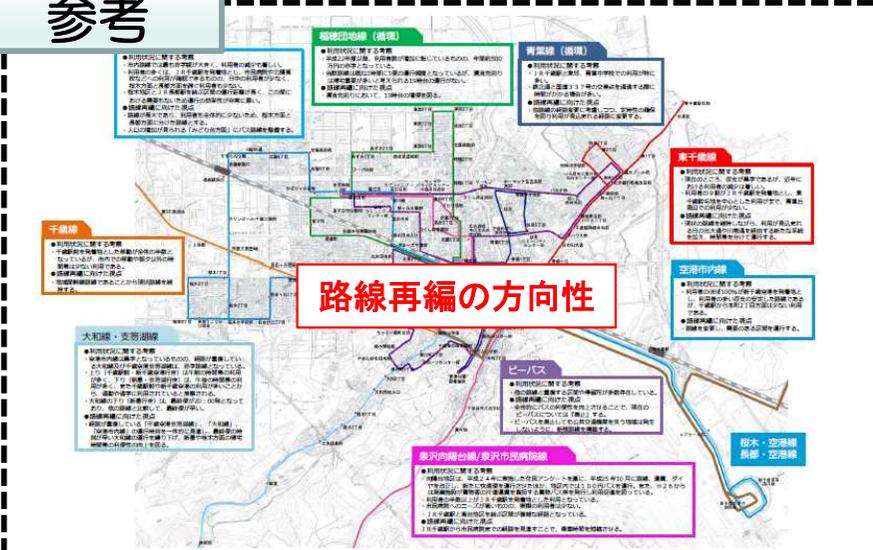


図 4-46 Hエリア居住者の路線バスに係る満足度

エリア毎に整理した、
①移動状況(OD)、
②移動ニーズ、
③満足度を基にした要因分析、
に基づき、再編の方向性及び再編案を整理。

参考



～①定量データ等に基づく現状分析～

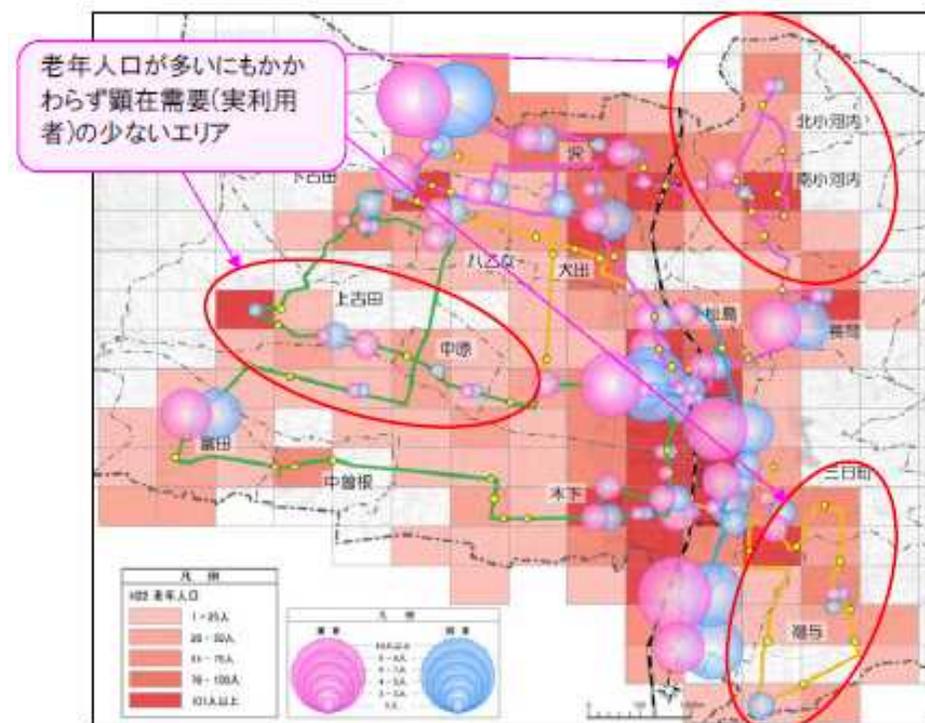
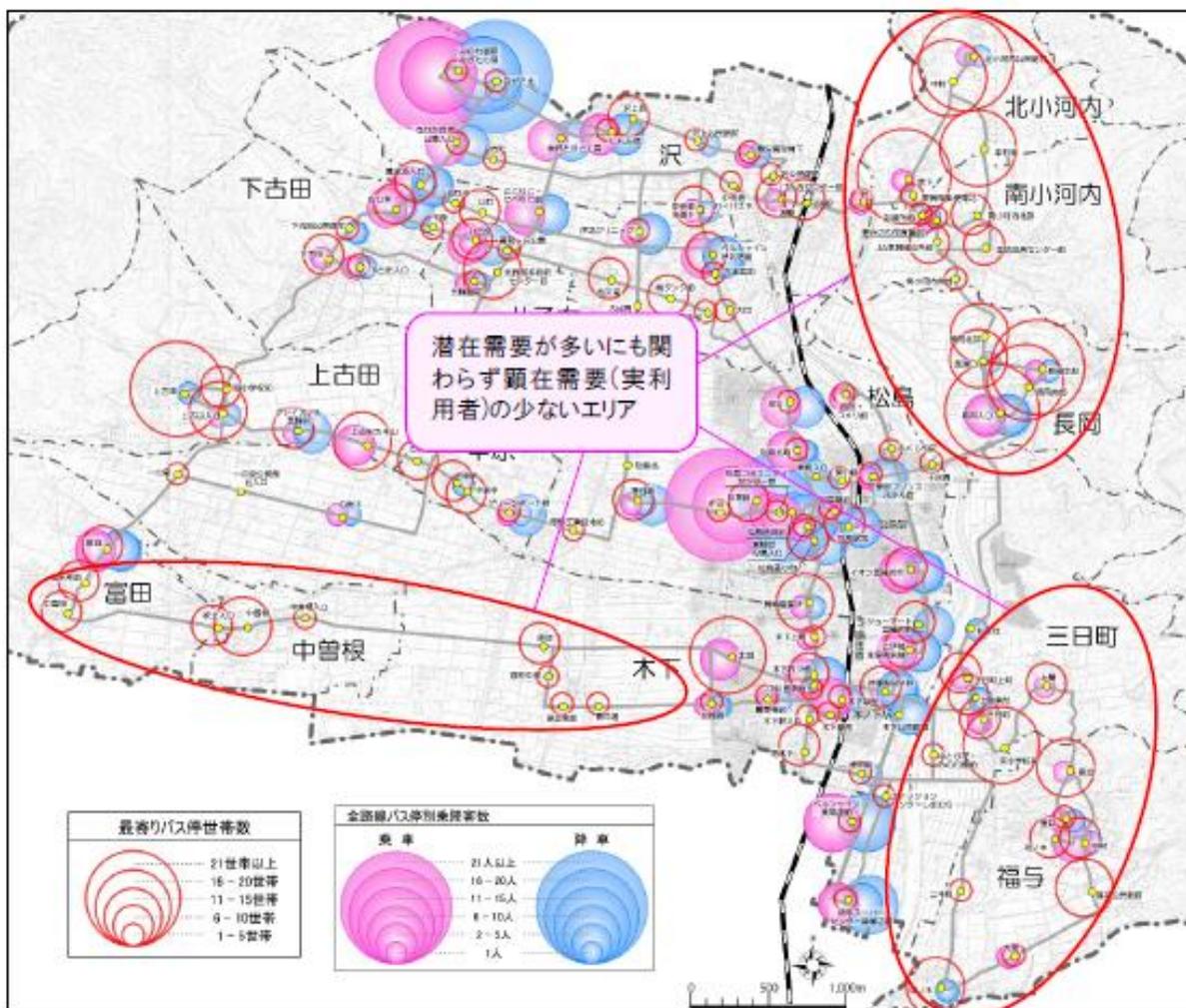
潜在需要と顕在需要の把握

- 調査データを組み合わせることにより、潜在需要と顕在需要を簡易に把握することが可能。
- 潜在需要と顕在需要の間にギャップがある場合は、その要因を分析することにより、課題の抽出・分析につなげていくことが可能。(最終的には、実施事業により、できる限り「潜在需要」を取り込んでいく姿勢が重要。)

【例①・②】アンケート調査により把握した「最寄りバス停世帯数」、国勢調査で示された「老年人口」を潜在需要として捉え、顕在需要であるバス停別乗降客数と比較。

＜潜在需要と顕在需要の把握の例①＞

＜潜在需要と顕在需要の把握の例②＞



【出典：長野県箕輪町地域公共交通網形成計画(平成29年3月)45頁】

※ 同計画46頁では、「年少人口」についても、「老年人口」と同様の方法で分析。

【出典：長野県箕輪町地域公共交通網形成計画(平成29年3月)40頁】

② 計画区域内の公共交通の課題の抽出・分析

※ここで示すのは一例であり、実際には、多角的な観点から検討していく必要がある。

よりミクロな単位での課題の抽出及び要因分析

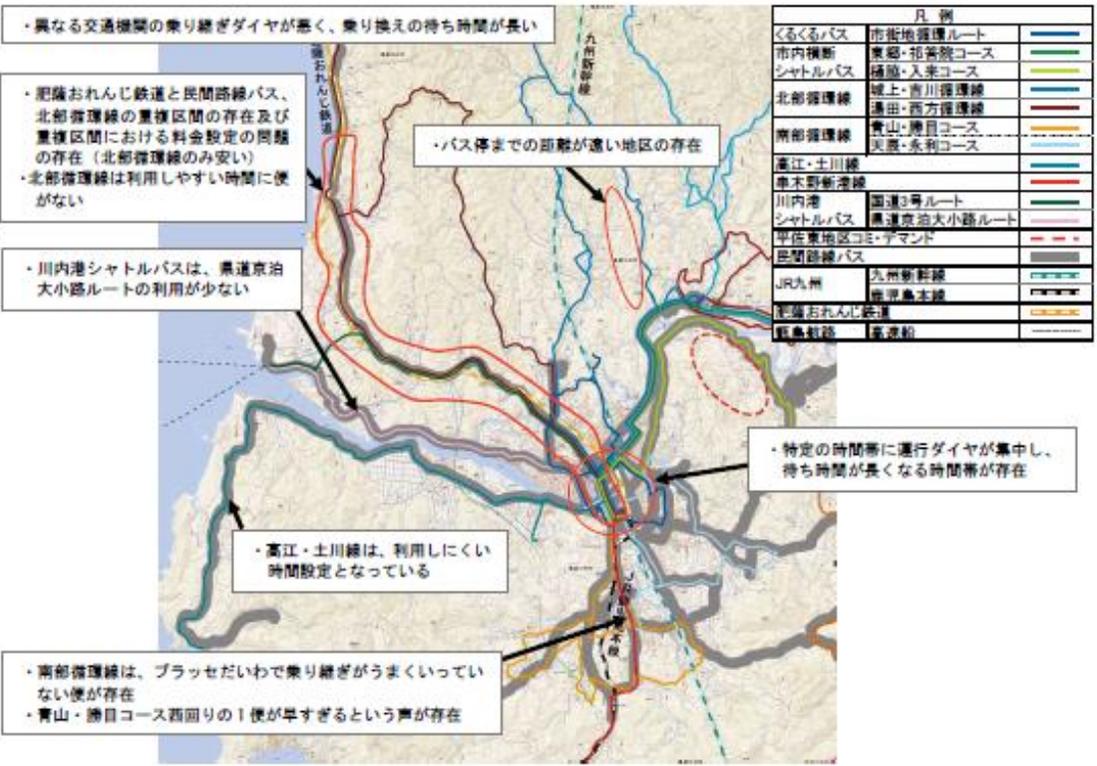
○現状分析を踏まえて抽出された公共交通の課題(ex: 利用者の減少、補助金支出額の増加、...)について、その要因・理由を含めて網羅的に分析することで、より具体的な実施事業の検討に活用することが可能に。

【例】現状分析を踏まえて、交通モード・路線毎に利用者低迷・補助金支出増加の要因をあらゆる観点から網羅的に分析した上で、具体的な実施事業の検討に活用している。具体的には、一定の路線の利用低迷が財政負担額増を惹起していることや、八代駅を經由しないことが利用者ニーズとのミスマッチを引き起こし、それが利用低迷の原因となっている可能性があること等、課題の要因を分析。

<ミクロな単位での課題の抽出の例>

- 課題 1. 民間路線バス、コミュニティバスの路線で重複区間が存在していることから、路線の重複区間の解消を図るなど、効率的な運行を行う必要があります。
- 課題 2. 鉄道、民間路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎダイヤが悪い地点が存在していることから、異なる交通機関同士のスムーズな乗り継ぎが必要です。
- 課題 3. 特定の時間帯に運行ダイヤが集中して、待ち時間が長く利用しにくい時間設定が存在していることから、運行ダイヤの適正化を図る必要があります。

区域全体の課題に加え、各所毎の課題を網羅的に抽出。



<ミクロな単位での課題の要因分析の例>

4-1 路線バスに関する問題点

- (1) サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在
- (2) 複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在
- (3) **利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷**
- (4) 運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

4-2 乗合タクシーに関する問題点

- (1) 予約運行便における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ
- (2) サービス水準に対して利用者が少ない定期運行便が存在

4-3 乗り継ぎに関する問題点

- (1) 適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在
- (2) 円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

4-4 公共交通不便地域の状況

- (1) 人口集積が顕著なエリアにも公共交通不便地域が存在
- (2) 公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在
- (3) その他、比較的人口が多い公共交通不便地域が存在



一つ一つの課題の要因・理由を含めて深掘りしていくと、対応すべき課題がより明確に。

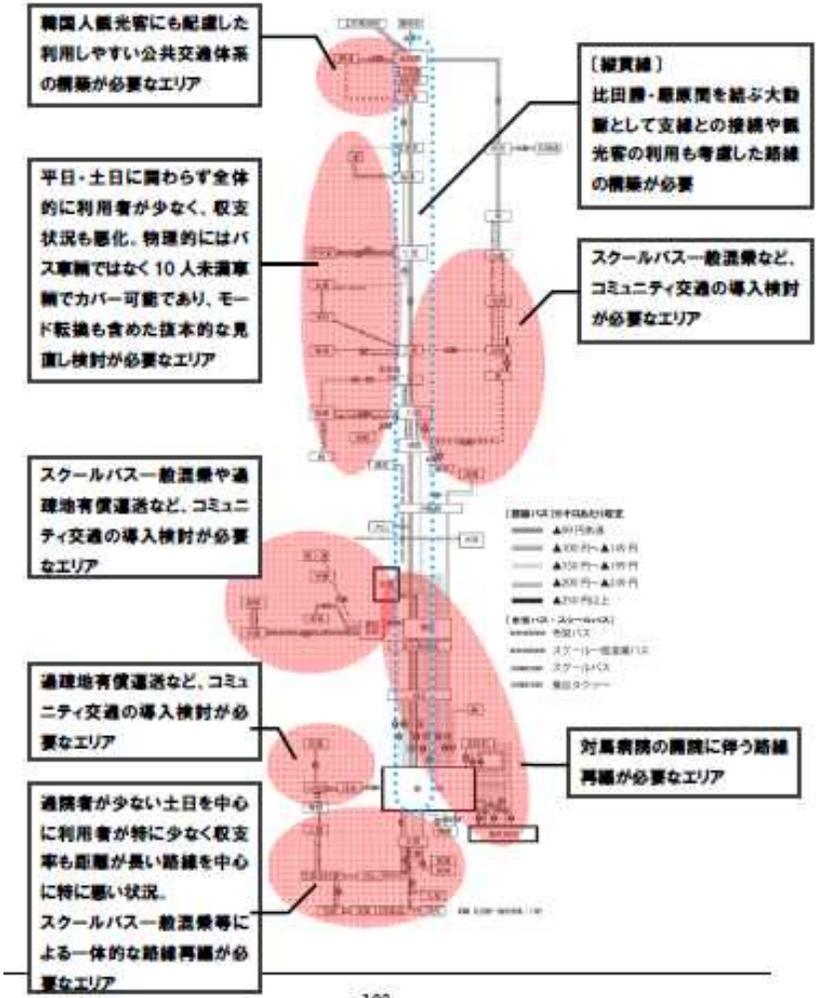
よりミクロな単位での課題への対応の方向性の検討

○ 現状分析及び課題の要因分析を踏まえて、課題毎・要因毎の対応の方向性について検討。(⇒P28参照)

【例①・②】いずれの計画においても、路線毎の課題・要因に対応する今後の対応の方向性等について検討した上で、地図上に整理・明示。

＜ミクロな単位での課題への対応の方向性の検討の例②＞

＜ミクロな単位での課題への対応の方向性の検討の例①＞



③ 計画区域内の公共交通の将来像の検討

※ここで示すのは一例であり、実際には、多角的な観点から検討していく必要がある。

～③計画区域内の公共交通の将来像の検討～

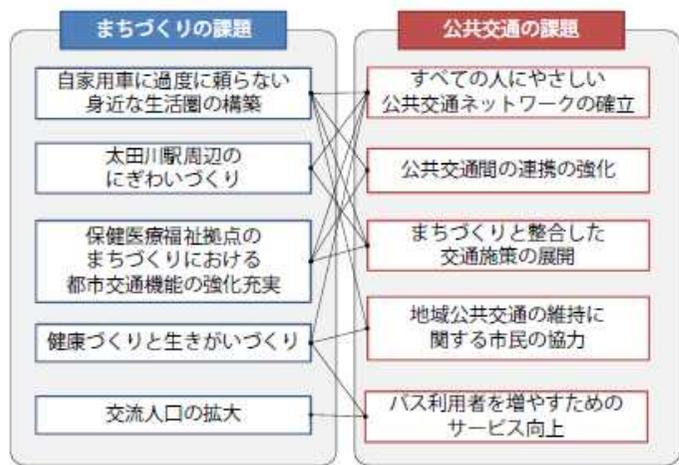
まちづくり、観光等の地域戦略の整理及びこれらの地域戦略との連携

○まちづくり、観光等の地域戦略との連携を図っていくことが必要不可欠。

【例①】関連計画・上位計画より「まちづくりの課題」と「公共交通の課題」を整理し、公共交通の形成（「手段」）によりどのようなまちづくりの課題の解決（「目的」）に具体的に貢献できるのかを分析・整理。

【例②】都市計画マスタープラン（都市マス）で区分された9地域毎に、都市マスで示された地域特性等を整理（左図）。その上で、都市マスで示された拠点地区（都市拠点・都市機能拠点・地域拠点）を中心とした、あるべき交通ネットワークの考え方・方向性について整理。

＜地域戦略との連携の例①＞



まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
公共交通の課題	すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏を構築するにあたっては、自家用車以外の交通手段で移動しやすい環境を構築する必要があります。その交通手段の一つとして公共交通があり、その利便性を高めるためには、高齢者や障害者をはじめとしてすべての人にやさしい公共交通ネットワークを確立することが求められます。

まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
公共交通の課題	公共交通間の連携強化
まちづくりの課題	公共交通は、鉄道、バス、タクシーから成り立っており、本市においてはいずれの交通機関もそれぞれ異なった役割を担っています。自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築にあたっては、公共交通ネットワークの確立に加え、各交通手段を目的に応じて、適切に組み合わせることが求められる。そのため、公共交通間の連携が求められます。

＜地域戦略との連携の例②＞



5.1 西条地域

5.1.1 地域特性

西条地域は、本市の中央部に位置し、西条駅を中心に各種の公的機能が集積するとともに、大規模小売店舗などが立地し、交通の結節点として鉄道やバスによる公共交通ネットワークが広がっています。

また、広島大学及び広島中央サインセンターや下見学生街など、本市がこれまで進めてきた学園都市づくりを象徴する地区が形成されており、活力を牽引する地域となっています。

寺家地区では、土地開発整理事業や地区計画による市街地整備が進み、(仮称)寺家駅の開業が予定されるなど、都市基盤の整備に伴う人口の増加や郊外への店舗の出店が続く中で、中心部の周辺や交通の利便性の高い地域から徐々に市街化が進行しつつあります。

5.1.2 地域の交通課題と計画の考え方

道路

国道2号や国道375号、国道486号での渋滞が見られ、特に市役所西交差点～大坪交差点、西条西交差点、道前交差点等での渋滞が激しく、日常的な移動に影響を及ぼしています。都市拠点・都市機能拠点を結ぶネットワークを構築することが課題となっており、都市計画道路等の整備を推進し、人・モノの円滑な流れを目標とします。

また、西条駅付近の歩道の狭打状態など、歩行環境の改善が課題となっており、西条駅付近の歩道歩道重点地区及び(仮称)寺家駅を中心に快適な歩行空間の構築を推進します。

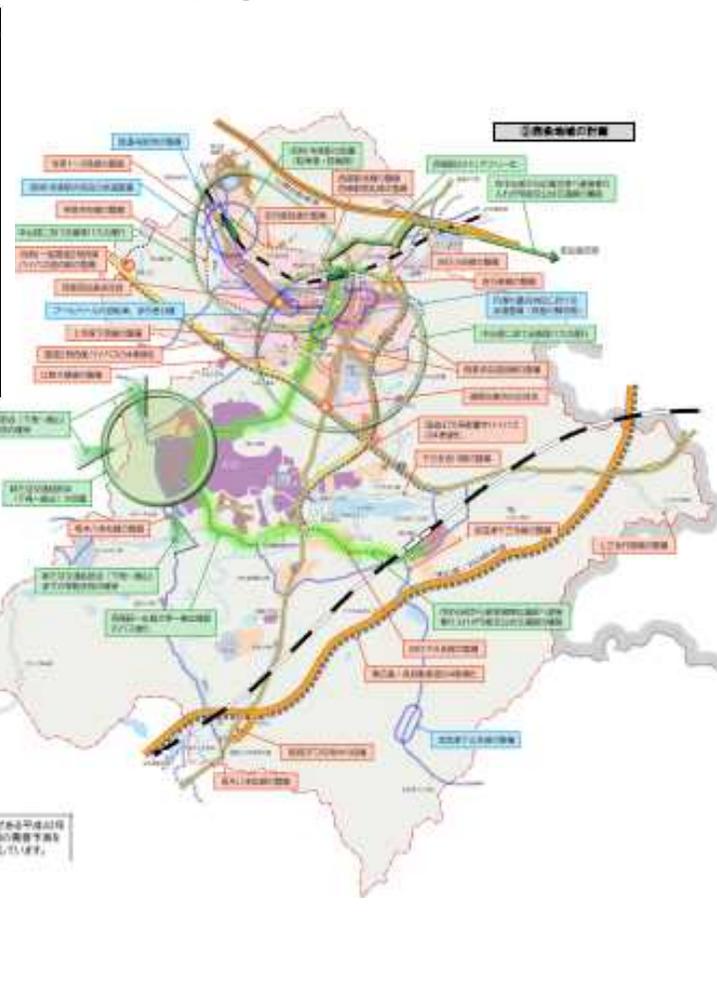
公共交通

Jバス本線西条駅の利用者は増加しているものの、新幹線東広島駅の利用者は顕微鏡、路線バスの利用者は減少しています。持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、(仮称)寺家駅の設置及び駐輪場の整備をはじめ、異なる交通モードの連携により、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

都市拠点内の拠点として新たな交通結節点（下見～鏡山）を設け、八本松町部からの支線バスや広島大学前の下見学生街からの移動を集約し、西条方面の幹線バスにつなげるとともに、西条駅～広島大学～東広島駅におけるバス路線の多様化、バス優先レーンの導入、バス専用レーンを設けた且Rの導入などによる公共交通特線の強化を検討していきます。また、中心部においては、買物・通院などの生活交通として利用できる循環路線等公共交通の充実を図ります。

西条駅から広域移動を担う広島空港へのアクセスの悪さが課題となっていることから、広域的な視点も含め、市内の企業や大学のニーズや、観光面との連携を視野に入れ、広島空港～直線乗り入れが可能な公共交通網の構築を検討を進めます。

また、一定のサービス水準がある地区やこれらの公共交通の機能強化と合わせて、環境の改善や交通渋滞の緩和、健康増進等に配慮し、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向へと自発的な変化を促すモビリティ・マネジメントを推進します。



【出典：愛知県東海市地域公共交通網基本構想・形成計画（平成28年3月策定）58～66頁】

【出典：広島県東広島市地域公共交通網形成計画（平成27年6月策定・29年6月改正）32～34頁】

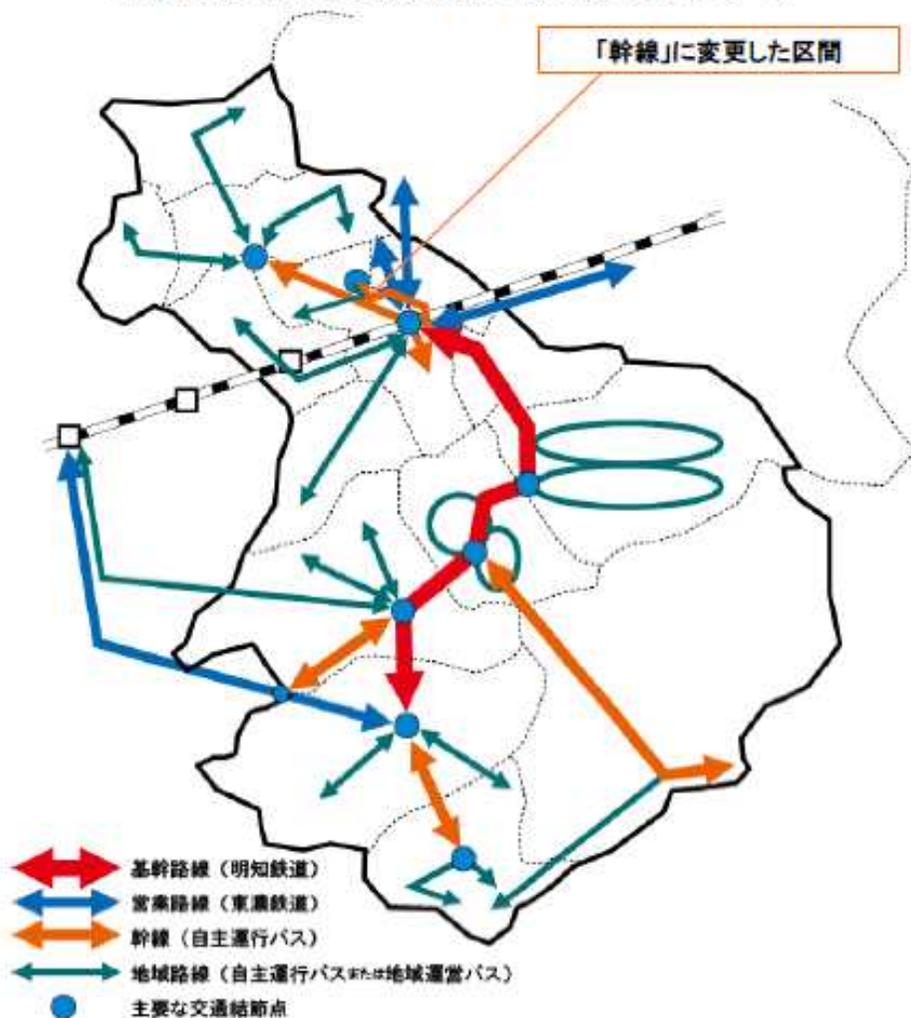
計画区域の交通ネットワークの具体的な将来像の設定・提示

○ 個々の具体的な実施事業に加えて、サービス水準を含めて、計画区域の交通ネットワークの具体的な将来像を設定・提示することにより、公共交通の利用者が享受できるサービス内容が明確に。

【例】交通ネットワークの具体的な将来像を設定するだけでなく、最低限保障されるサービス水準についても明確化。
本事例では、バスから鉄道への乗換え及び鉄道からバスへの乗換えによる有機的な交通ネットワークを構築。

＜計画区域の交通ネットワークの具体的な将来像の設定・提示の例＞

図表 新しい地域公共交通網形成計画の公共交通ネットワーク



【サービス水準の確保】

- ・公共交通による通院・買い物について、地域ごとに以下に定めるサービス水準（最低保障）を確保する
- ・主要医療機関（通院）、主要商業施設（買い物）について*3、幹線沿線地域では各2箇所以上、地域路線沿線地域では各1箇所以上の利用が可能な路線およびダイヤを確保する*4

※3：主要医療機関（恵那病院、上矢作病院、東濃厚生病院、岩村診療所、山岡診療所（健康プラザ）、阿木診療所）、主要商業施設（恵那市街地、パロー岩村店周辺、明智駅周辺、瑞浪市街地）

※4：隔日運行やデマンド運行による確保を含む

【出典：明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画（平成27年11月）4・5頁】

参考

鉄道とバスのネットワークを重視

- ・明知鉄道を「基幹路線」と位置付け、並行するバス路線を途中の駅までとし、鉄道に乗り換えてもらうようにした。そのような中で、「最低保障」という考え方を入れ、各地域からバスと鉄道を乗り継げば、必ず買い物施設と医療施設に行けるようにしている。

【出典：中部運輸局（平成29年3月）

「地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集」8頁】

④ 具体的な事業の検討

※ここで示すのは一例であり、実際には、多角的な観点から検討していく必要がある。

マイクロな単位での課題に応じたあらゆる事業実施の可能性の検討

○課題の抽出及びその要因の分析を踏まえて、課題に応じたあらゆる事業実施の可能性を検討することが重要。

【例】計画の中で、市営バス・スクールバスの活用、コミュニティ交通の導入等について、一つ一つの路線のダイヤの比較、費用削減効果等を分析し、あらゆる事業実施の可能性を検討。

＜マイクロな単位での課題に応じたあらゆる事業実施の可能性の検討の例(※スクールバスの活用検討)＞

イ) 濱一佐須間

路線バス代替は困難であるが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上の可能性あり

＜検証結果＞

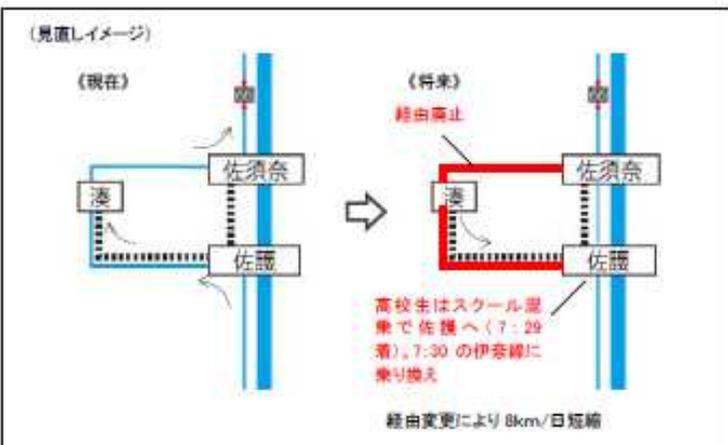
- 現在の伊奈線は、佐須の高校生の通学のため経由便となっているが、仮に往路をスクール混乗とした場合、ダイヤの微調整で乗り継ぎが可能となり、運行距離の短縮に伴う費用削減効果が見込める。
- 復路は路線バスとスクールバスの時間帯が異なるため、路線廃止の難易度は高いが、復路スクール1便 15:46、2便 16:56を混乗とした場合、縦貫線の飯原行き 13:52や比田行き 13:05、15:40の接続便としての活用が可能となり、利便性向上に寄与する可能性がある。
- 以上より費用削減や利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	濱	7:37	7:15	佐須	7:30	7:29
復路	佐須	16:34	15:46	濱	18:27	16:00
			16:56			17:10
			19:16(夏)			19:30(夏)
			18:46(冬)			19:00(冬)

【往路】: 路線バスの佐須一佐須間をショートカットすると、佐須 7:30一佐須 7:43

【縦貫線】: 比田方面からの佐須到着ダイヤ①7:02、②9:07、③13:52、④17:12

飯原方面からの佐須到着ダイヤ①8:57、②13:05、③15:40、④20:20



目次からの抜粋

II. 島内公共交通網形成に係る現状調査及び問題・課題の整理分析

1. 今後の対馬市のまちづくりについて.....	18
2. 路線バス・市営バス・乗合タクシー・スクールバスの状況.....	22
3. 市営バス・スクールバスの活用検討.....	53
4. 過疎地有償運送等のコミュニティ交通の導入検討.....	64
5. タクシー事業の現状と乗合タクシーの実施検討.....	71
6. 商店・地域との連携検討.....	72
7. 福祉タクシー等との連携検討.....	73
8. 定額・ゾーン制運賃の導入検討.....	74
9. これまで実施した計画事業の効果検証.....	75
10. 公共交通に関する情報発信の現状と課題.....	76

(検証結果まとめ) ※(可能性評価:○次年度詳細検討 △難易度高 ×現時点で困難)

路線名・検討対象区間	H26 収支	詳細	可能性評価
① 小網湾環線 スクール一般混乗の導入は困難	市営委託	- 路線復旧後の運行はスクールバス車種を利用したものであり、既に効率化が図られている。 - 運行ダイヤが30分程度異なるため、また、復旧後は縦貫線との接続を考慮したダイヤ設定であることから変更は困難。一般混乗の難易度は高い。	×
② 伊奈線 ア) 浜多摩一仁田区間 路線バス代替は困難だが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上の可能性あり	7,189	- 路線バスの往路は上対馬高校生の通学バスとして利用。ダイヤの変更は困難であり、一般混乗の難易度は高い。 - 復路はダイヤ編成上は調整可能性はあるが、佐須始発が浜多摩であることから、戻り運送が発生し費用削減効果は低い。 - 仮し、仁田発 17:20の浜多摩行きを一般混乗にすると、比田方面からの縦貫線は比田 16:40発・仁田 17:27に接続可能となり利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
② 伊奈線 イ) 濱一佐須間 路線バス代替は困難であるが、スクール一部を混乗とすることで利便性向上	7,189	- 現在の伊奈線は、佐須の高校生の通学のため経由便となっているが、仮に往路をスクール混乗とした場合、ダイヤの微調整で乗り継ぎが可能となり、運行距離の短縮に伴う費用削減効果が見込める。 - 復路は路線バスとスクールバスの時間帯が異なるため、安易な混乗は困難であるが、復路スクール1便 15:30を混乗とした場合、縦貫線の飯原行き 13:39と比田行き 13:18の接続便としての活用可能性がある。 - 以上より費用削減や利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○
③ 飯見線 方向が逆のため路線バスの代替は不可能であるが、三股方面のアクセス便としての活用は可能	1,829	- 飯見線は仁田方面への北上ルートである一方、スクールバスは三股方面への南下ルートのため路線バスと代替路線としての活用は不可能。 - ただし、スクール混乗とすることで、現在は移動手段が無い三股方面のアクセス便として利便性向上に寄与する可能性があることから、次年度の再編実施計画段階での詳細検討が求められる。	○

図表 スクールバス混乗化等による費用削減効果の検証

路線名	削減可能性費用 (H26 収支)	増加費用 (市営)
① 小網湾環線	4,231 千円	
② 仁位・副線	市営バス委託料 (注1)	
③ 竹敷線	1,859 千円	
④ 尾崎線	5,235 千円	
⑤ 上根線	6,954 千円	市営バス委託料 (注2)
⑥ 浅瀬線	6,468 千円	市営バス委託料 (注2)
⑦ 安神線	7,680 千円	
合計	32,427 千円 + 市営バス委託料	市営バス委託料 (注2)
想定削減効果	路線バス会計では約 3200 万円程度の削減可能性 (※市営バスの運行費は別途必要)	

～④具体的な事業の検討～

具体的な事業、事業の方向性の具体化

○ あらゆる観点からの事業実施の可能性を検討した上で、**具体的な事業**とすることが必要。(北信局注:計画策定過程における「**検討結果**」を記載するのが網形成計画。「～について今後検討する」というのは「**単なる検討事項**」であって「**実施事業**」ではない。大半が「**検討事項**」となっている計画は基本的に「**網形成計画**」とは言えない。)

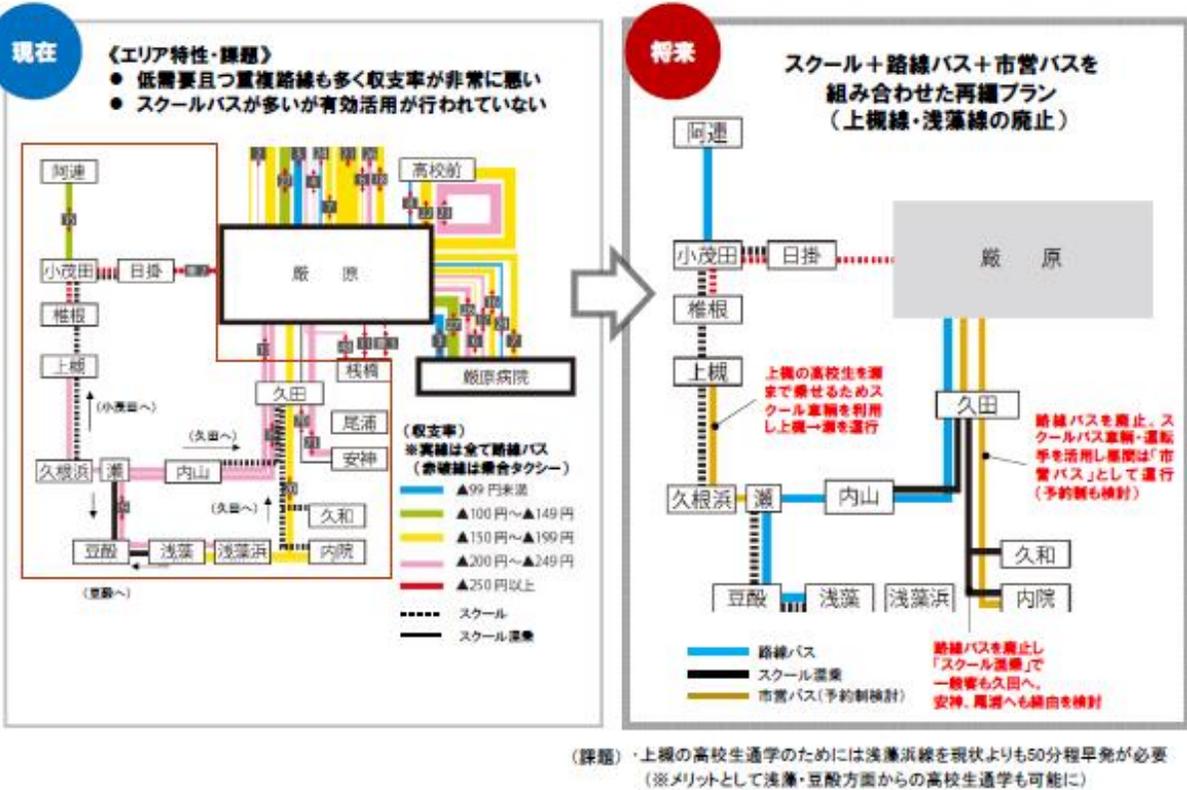
【例】路線毎の検証結果を踏まえて、具体的な路線再編の案に落とし込んでいる。

○ 内部部局(財政当局)等との関係で事業を具体的に記載することが困難な場合には、**事業の方向性・方針・イメージ**等を検討し、**少なくともこれを具体化**することが必要。(⇒「アクションプランの検討」(P31参照)とも関連)

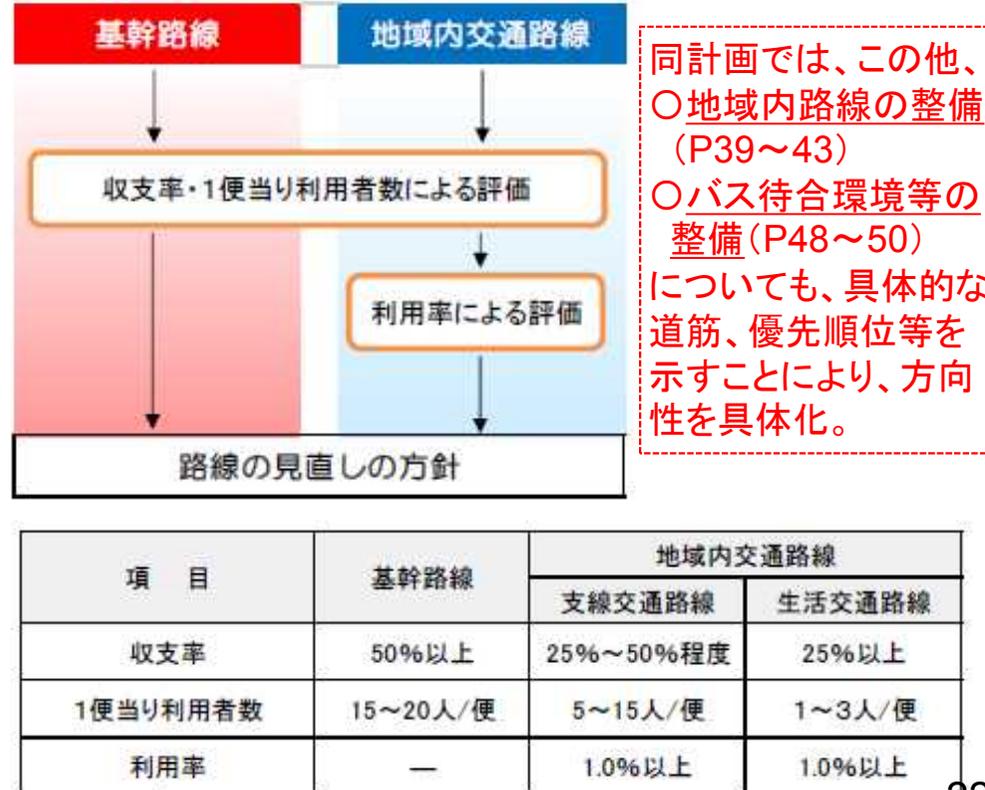
【例】路線の見直しの手順及び基準の数値化、見直し・評価の枠組みの設定(「評価審査会」(仮称)設置)、見直し・評価サイクルの具体化など、事業の進め方を具体化。

キーワード・・・「見直しプロセス・枠組み」、「数値基準」、「優先順位」

<具体的な事業の例>



<事業の方向性の具体化の例>



利用促進・利用定着に向けた施策、モビリティマネジメントの検討

○利用者の底上げを行うためには、利用促進策等の施策を検討し、着実に実施していくことが重要。その際には、公共交通マップ配布やバスの乗り方教室開催等の一般的な「利用促進策」にとどまらず、コミュニケーションアンケート、TFP等の「モビリティマネジメント(MM)」の実施についても検討することが重要。

【例①】八戸市では、コミュニケーションアンケート等のMMについても、計画の中にしっかりと位置づけ。

【例②】松江市では、アンケート調査を通じて、これまで講じてきた利用促進策がバスの利用頻度の増加に寄与していることを確認。

◎ ≪+α≫ 他のアンケートに溶け込ませてMMを実施することにより、必要最小限の費用で実施が可能に。

<MMの検討の例>

③公共交通での通勤を促進する「スマートムーブプロジェクト」の実施

- ・「企業向け公共交通利用促進」の方途について、商工会議所等と連携しながら、実際に企業に働きかけ、有効な施策展開のあり方を検討し、本格実施に向けた基盤を構築します。
- ・中心街の企業向けに、通勤時のバス利用を促す企画乗車券を企画・販売します。
- ・また、通勤時にバス利用が可能な地区に立地している企業に、通勤時のバス利用を促すコミュニケーションアンケートを実施します。



図 これまで作成した企業向けモビリティマネジメントツール

④コミュニケーションアンケートの実施

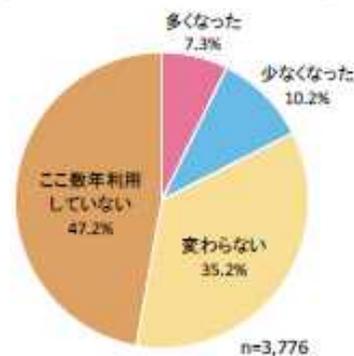
- ・バスを利用していない市民向けに、過度に自家用車利用に頼らず、バランスよく公共交通の利用を促すため、ショッピングセンター等において対面式のコミュニケーションアンケートを実施します。



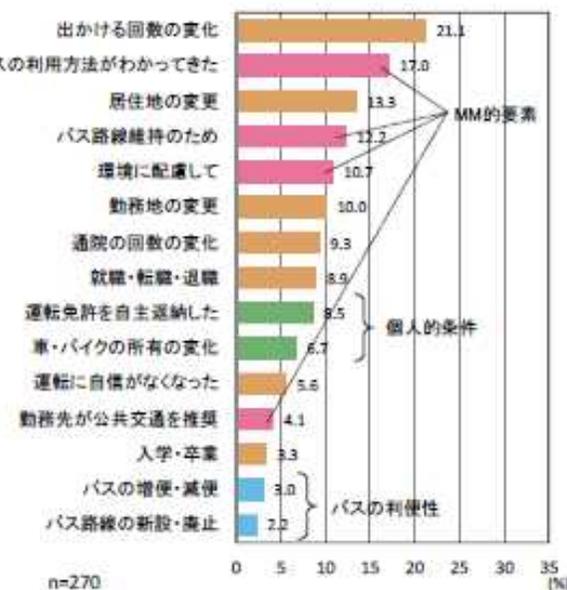
図 コミュニケーションアンケートの実施状況

<MMの効果の把握の例>

【ここ数年間のバスの利用頻度の変化】



【バスの利用頻度が増加した理由（複数回答）】



- 増加した理由においては、「バスの利用方法が分かってきた(17.0%)」「バス路線の維持のためバスを利用しようと思うようになった(12.2%)」、「環境に配慮してバスを利用しようと思うようになった(10.7%)」といったモビリティ・マネジメント的な要素をもつ理由も高くなっており、これまでの利用促進の取り組みの効果が現れてきていることがうかがえます。

持続性向上に資する公共交通サービス改善とMMの一体的な実施の重要性

- 持続性向上(効率性向上、利便性向上)に資する公共交通サービス改善とモビリティ・マネジメント(MM)については、「車の両輪」として一体的に取り組んでいく必要がある。

特定路線を利用しない3つの理由

- (理由①)「その路線のサービスレベルが不十分だから」
⇒ サービスレベルの改善によって、利用者となる可能性。(公共交通サービス改善の必要性)
- ⇕
- (理由②)「その路線に関する知識が不足しているから」
- (理由③)「その路線を試してみようと思ったこともないから」
⇒ いずれもサービスレベルの改善では、利用者とはならない。
⇒ ②に対しては 適切な知識の提供、③に対しては当該 路線の利用を考える機会の提供が必要不可欠。(MM実施の必要性)

サービス改善努力の「態度表明」

- 「いわば“赤の他人”にバスを利用するように“お願い”する以上は、(仮に、そのバスが十分便利でないとしても) 利用者の方々のためにサービス改善努力を行っているという誠実な態度が存在することが不可欠。」
- 「もし、改善努力のポーズが、本当に“見せかけ”だけなのなら、人々に“サービス改善の努力を怠っている”と評価されてしまうこととなってしまう。」

アクションプランの検討

- 地域公共交通網形成計画において、事業の方向性を示すだけでなく、その事業の実施プロセスをアクションプランとして具体化・明確化させることにより、計画としての実効性を向上させることが可能に。
- これに加え、PDCAの一環として、毎年の進捗状況の把握、評価を行うことが容易に。

＜アクションプランの検討の例①＞

スケジュール		年度					
事業・プロジェクト	実施主体	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度
【事業 1-1】 JR山田線再開を見据えた 地域公共交通再編	バス事業者 釜石市地域公共交通 活性化協議会 釜石市	運行体系検討		運行体系 見直し 室浜乗入 予定	再編実施 計画検討 実証実験 効果検証	改善・見 直し検討	継続・ 見直し
【事業 1-2】 複数交通手段 連携サービス提供	交通事業者 釜石市	情報提供内容調整周知・PR 乗継サービス実験運行(南部) 自転車搬送 案内設置		再編実施 計画検討 実証実験 効果検証	改善・見 直し検討	継続・ 見直し	
【事業 1-3】 小規模需要に 対応した新たな 交通サービスの導入	バス事業者 外-事業者 釜石市	実験運行効果検証(南部) 運行体系検討 実験運行効果 検証(北部)			運行継続利用促進・持続可能性検証(北部) 室浜乗入予定 此部	全体の改 善・見 直し検討	継続・ 見直し
【事業 1-4】 交通ターミナル・ 乗継機能の強化	交通事業者 釜石市地域公共交通 活性化協議会 釜石市	ターミナル 箇所機能 検討	ターミナル箇所機能検討(鶴荘・平田) 釜石駅前 整備済 バス乗り入れ		平田駅前 整備済 バス乗り入れ 再編実施 計画検討	効果検証 改善・見 直し検討	継続・ 見直し

【出典：岩手県釜石市地域公共交通網形成計画(平成29年3月)37頁】

＜アクションプランの検討の例②＞

▼施策の実施スケジュールと主な実施主体

方策 及び 具体施策	スケジュール					主な 実施主体
	H28	H29	H30	H31	H32	
1. 公共交通不便地の解消	関係地区におけるモニタリ ングによる検証		見直し及び他地 区への運用検討			
施策① 中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導 入	導入	評価 実施	再編実施 計画検討	評価 実施	評価 実施	事業者、市
施策② 中間市東部の高低差による不便地をツボ ートする移動手段の検討	評価 実施	再編実施 計画検討	評価 実施	評価 実施	評価 実施	事業者、市
2. 中間市の公共交通ネットワークの強化	実証準備・実証実施					評価
施策① 駅前拠点における乗継ダイヤの改善	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市
施策②-1 駅前環境の改善(拠点バス停のバス待ち環 境の向上)	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市
施策②-2 駅前環境の改善(駅前拠点におけるバス 情報の充実)	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市
施策②-3 駅前環境の改善(ICカードの利用促進)	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市
施策②-4 駅前環境の改善(バス旅行情報の提供)	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市
施策②-5 駅前環境の改善(移動環境の改善)	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市
施策③ 始発駅との連携等による地域全体で公共交 通を支えるしくみづくり	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	協議・準備 実施	事業者、市

【出典：福岡県中間市地域公共交通網形成計画(平成28年3月)70・71頁】

参考

29年度

30年度

31年度

事業①：〇〇
線の見直し

調査・検討

実施

具体的にどういった「調査・検討」を行うのか不明。
これだと事業の進捗管理も困難。
⇒何の意味があるのかを考えて、書いているか？

⑤ 計画の達成状況に関する評価方法の検討

※ここで示すのは一例であり、実際には、多角的な観点から検討していく必要がある。

～⑤計画の達成状況に関する評価方法の検討～

具体的な数値目標の設定

○関連・上位計画で示された数値目標との整合性をとりつつ、計画の基本方針や目標に沿った具体的な数値目標を設定することにより、達成状況を的確に評価することが可能に。

【例】関連計画で示された数値目標との整合性を図りつつ、アウトプット、アウトカム目標をバランスよく設定。設定に当たっては、算定方法・算定根拠を明示。〔北信局：注〕評価で手一杯となるのは本末転倒。むやみに多くの数値目標を設定することには注意が必要。

＜具体的な数値目標の設定の例＞

評価指標については、直接的な効果が検証できるアウトプット指標と複合的な効果として得られるアウトカム指標とで評価するものとし、総合交通戦略で設定した指標と統一バスの活性化により副次的な効果として考えられるまちづくりに関する指標についても評価する。

【ネットワークの構築】

JR 岐阜駅をハブ駅とするバス路線の再編

- JR 岐阜駅を中心とした幹線バス路線の再編により定時性向上、需要に合った運行
- 幹線の運行の標準化

BRTの導入推進

- 走行環境の向上により、定時性、快適性を確保
- 都市内の基幹公共交通としてBRTの導入と通勤バスの導入により大量輸送を実現

乗継拠点

トランジットセンター整備検討

- 幹線バス・鉄道と、支線バス・コミュニティバス間のスムーズな乗り継ぎを実現する乗継機能の充実

支線バス

- 地域に合った支線バスへの再編
- 再編を推進する行政支援

コミュニティバス

- 市民協働のコミュニティバスの導入
- 市民が経営感覚をもち協働により運行するコミュニティバスの維持拡充

【ネットワークの強化】

都市部のバス路線の再編、拠点的バス停の整備、ダイヤシステムの構築

- 目的地の選択の自由度を向上させる路線の整備
- ネットワークの利便性を高める路線計画と運行ダイヤシステムの構築

【公共交通への意識の向上】

多様な関係機関との連携による地域公共交通網の確保

- モビリティ・マネジメント施策の実施
- (※併) 地域公共交通政策基本条例を制定し公共交通に関わる市民を意のまま関係者の役割を明示

【総合交通戦略の11の指標で評価】

- 自動車からの交通行動転換(アウトカム) 自動車交通量
- バスの利用促進(アウトカム) 路線バス・コミュニティバス利用者数
- バスの信頼性(アウトプット) バスの定時性 **バスの速達性**
- バス利用環境(アウトカム) バス停・乗降駅の入ロカパー率
- 都市機能の集約(アウトカム) 中心市街地の宅用地容積率、駅前バス・道路沿線の住宅用地容積率
- 中心市街地のリノベーション(アウトカム) 新規出店店舗数
- まちなかの賑わい(アウトカム) 中心市街地のバス乗降人数
- 持続可能性(行政) (アウトカム) 中心市街地の地価公示価格、駅前バス・道路沿線の地価公示価格
- 交通に対する意識(アウトカム) 市民アンケートでの満足度、充足度
- 安全・安心な交通環境(アウトカム) 交通事故発生者数
- 環境・低炭素(アウトカム) 二酸化炭素の削減量

バスの速達性

■目的
・BRT導入による幹線バス路線の走行速度の向上を図ることで、「JR岐阜駅を中心とする10km圏内をバスにより30分まで到達できる」ことを評価

■指標の算定方法
・朝ピーク時(7.8.9時台)の幹線バス路線の特定バス停からJR岐阜駅もしくは名鉄岐阜駅の旅行速度
※調査値：15.5km/h(平成24年10月16日データ)
※所要時間は、バスレーン・システムでのバス停到着時間の実績値より設定。
※バス停間距離は、地図より計測

■将来目標値の設定方法
・名古屋市の基幹バスの旅行速度(20km/h)を目標に設定します。

年	旅行速度 (km/h)
現状 (平成24年)	15.5
将来目標 (平成32年)	20.0

参考

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

公共交通利用者の公共交通利用率	80歳以上の沿線住民住民利用率	公共交通の利用満足度
30%以上	80%以上	50%以上

大がかりな調査継続性も懸念

～⑤計画の達成状況に関する評価方法の検討～

具体的なPDCAサイクルの設定

○ 計画策定後のメンテナンスとして具体的なPDCAの方法を設定しておくことが重要。

【例】「事業実施評価」(毎年)、「目標達成度評価」(中間・最終)のほか、中間評価・見直しを明示。計画策定後の事情変化に対応した計画の実効性を担保することが可。

◎ ≪+α≫ 目標値を達成できた理由、達成できなかった理由を分析した上で、具体的な改善策を示し、反映していくことが重要。

＜具体的なPDCAサイクルの設定の例＞

■事業評価の実施方法

評価	内容	時期
事業実施評価	<ul style="list-style-type: none"> 「整備箇所数」「導入台数」等の実施状況を把握・評価 運行本数、運行ルート、ダイヤ、接続、バス停数・位置、利用状況など、効率的なネットワーク構築を目的とした評価 	年に1回評価
目標達成度の評価	<ul style="list-style-type: none"> 目標値と比較することにより、施策の達成状況を評価する。 利用状況やニーズ等を分析して、必要に応じて目標値の見直しを図る。 	5年後の中間時 10年後

「事業実施評価」、
「目標達成度の評価」の実施時期に加え、中間時(31年度)に「見直しを前提とした計画の再検討」を行うことを明示。

【出典】中部運輸局(29年3月)
「地域公共交通に関する事業評価の手引き」

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

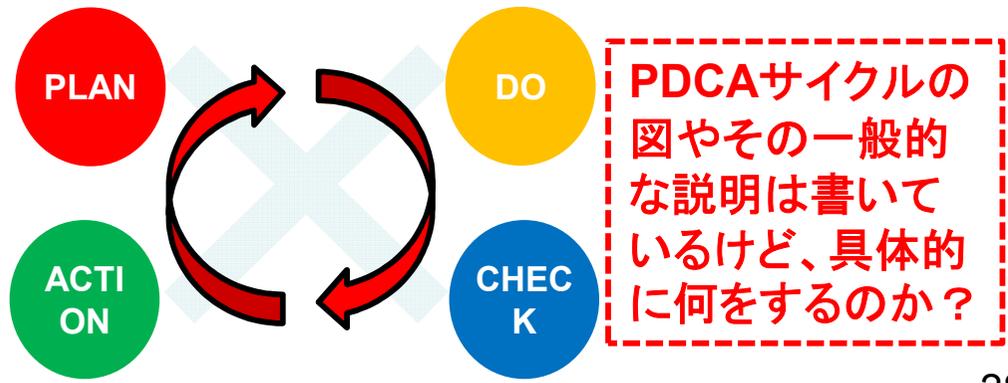
- コミバス・デマンド交通といった自治体主導の交通機関の整備・改善だけでは公共交通網全体は必ずしも良くならないことから、全体を考慮して改善に取り組むことが必要
- 県が評価するから…、と思わず、地域間幹線についても評価の中で意識することが大切

平成27年度～平成36年度(10カ年)の計画期間における、具体的な施策の実施主体及びスケジュールを示す。

方針	目標	施策	主な実施主体	実施スケジュール												
				佐渡市	交通事業者	国	県	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度
【基本方針1】 佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環状型放射型の公共交通	1-① まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークの再構築	幹線・骨格路線・支線(地区内路線)による効率的なネットワーク整備	●	●												
		佐渡総合病院等拠点病院に連携可能な路線の確保	●	●												
		高等学校へ通学可能な路線の確保	●	●												
		生活交通ネットワークにおける乗換等の拠点付与	●	●	●	●										
		府会議員の確保	●	●	●	●										
【基本方針2】 交流人口拡大の基盤となる公共交通	2-① 域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク	主要観光地に移動しやすい自衛性のある公共交通システム	●	●	●	●										
		観光エリア内で発達可能な公共交通体系	●	●	●	●										
		フリー乗車券による乗換促進	●	●	●	●										
【基本方針3】 持続可能な安心・安全な公共交通	2-② 3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進	3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上	●	●	●	●										
		3資産ラッピングによるバスの魅力向上	●	●	●	●										
		ICカードの導入検討	●	●												
	3-① 公共交通のサービスレベルの向上	公共交通の利用促進等の啓発活動の実施	●	●	●	●										
		多様な割引サービスの導入検討	●	●												
3-② 多様な関係者の連携による交通基盤の構築	自家用有償高運送の取り組み	●	●	●	●											

中間時に見直し評価を実施

参考



全国300超の地域公共交通網形成計画の傾向と市町村に期待される態度

傾 向

○ 同じコンサルに委託していると考えられる複数の市町村の中でも、計画の質に大きな差。
(市町村の参画の度合い、力量が影響している可能性。)

○ 「現状分析」「アンケート調査」を踏まえて「実施事業」を検討するのが通常であるところ、「実施事業」が「現状分析」「アンケート調査」を踏まえられていない。(関連が薄い。単なる棒グラフ、メリハリのない文字の羅列)

○ 実質的な意味・目的もなく現状分析、アンケート調査結果は「きれいに」「鮮やかに」グラフや文字で「まとめられている」だけ。「分析」されていない。

○ 事業の実施スケジュールが「調査・検討」(点線矢印:→)「実施」(実線矢印:→)となっており、事業の実施主体がどのように事業を実施に移しているのか、その具体的な手続が示されていない。

(結果としては、地域公共交通網形成計画の前身である「地域公共交通総合連携計画」に掲げる事業の評価結果が「未実施」となっている例が多い。)

市町村に期待される態度

○ コンサルへの丸投げでは、テンプレート通りの計画が出来て終わり。市町村としてもしっかりと公共交通の課題・実施事業について考え、コンサルを主導していく必要。運輸局も最大限サポート。

○ 一つ一つの現状分析、アンケート項目の意味・目的を含めて考える必要。その上で、一つ一つの現状分析に意味を見いだせない場合は、「意味・目的のある現状分析にするにはどうすべきか」を自問自答し、コンサルを主導する姿勢が大切。

(例:単なる「人口分布」しか示していない場合は、公共交通の主な利用者層となるターゲットが高齢者・中高生であることを見据えて「高齢者人口」「若年者人口」の分布も整理すべきではないか。)

○ 計画を形骸化させないように、できるだけ事業実施に向けたプロセスを具体化させておくことが必要。その際、事業の実施主体との十分な調整期間を確保するために、早め早めの対応が必要。
(場合によって、別途アクションプランの作成や2年スパンでの網形成計画の作成も検討。)