

事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の
効果的实施に向けて

ガイダンス

平成25年11月

国土交通省総合政策局

はじめに（このガイダンスの使い方）

地域公共交通確保維持改善事業は、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組を支援するものです。

これらの取組は一過性のものではなく、継続的な実施が求められることから、地域が実施した事業の内容を振り返って、目標の達成状況などを評価・分析し、次の取組に反映していくという継続的な取組が重要です。このため、国土交通省では地域公共交通確保維持改善事業において、それらの取組を「事業評価」として制度化しています。この「事業評価」は単なる「振り返り」の場ではなく、その機会を通じて、地域公共交通確保維持改善事業をより効果的・効率的なものとするために活用することが望まれます。

そこで、国土交通省では、事業評価を通じて地域公共交通確保維持改善事業を効果的に実施するためのガイダンスを作成しました。

このガイダンスは、大きく2つの部分から構成されます。第Ⅰ部では、事業評価の考え方や制度の概要などを簡単にまとめています。これまでに地域公共交通確保維持改善事業や事業評価に携わったことがない方はまずはこちらからお読み下さい。

第Ⅱ部では、地域公共交通確保維持改善事業の補助メニューごとに、地域における目標の設定方法、指標の提示、評価実施のスケジュールなどについてまとめています。第Ⅱ部後半の「参考資料」では、指標の計測方法及び計測に際して注意すべき点について、補足情報を記載していますので、事業評価の実施、生活交通ネットワーク計画の策定に際し、併せて参照して下さい。

目次

第Ⅰ部 概要編	1
第Ⅱ部 詳細編	7
1. 計画策定時の目標設定	9
1-1 目標設定の手順	9
1-2 地域公共交通確保維持事業	12
(1) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	12
(2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	15
(3) 離島航路運営費等補助金	18
(4) 離島航空路運航費等補助金	21
1-3 地域公共交通バリア解消促進等事業	24
(1) バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）	24
(2) バリアフリー化設備等整備事業（自動車）	26
(3) 利用環境改善促進等事業（鉄道）	28
(4) 利用環境改善促進等事業（自動車）	31
(5) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	34
1-4 地域公共交通調査等事業	36
(1) 地域協働推進事業	36
2. 事業評価の進め方	39
2-1 事業評価の流れ	39
2-2 地域公共交通確保維持事業	40
2-3 地域公共交通バリア解消促進等事業	49
(1) バリアフリー化設備等整備事業	49
(2) 利用環境改善促進等事業	53
(3) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	59
2-4 地域公共交通調査等事業	63
(1) 地域公共交通調査事業	63
(2) 地域協働推進事業	67
参考資料	71
1. 指標の計測方法の詳細	73
2. 計測方法に関する補足	98
(1) アンケート・インタビュー調査	98
(2) バス停カバー率、集落カバー率	107
(3) 交通空白（不便）地域	108
(4) メッシュ分析	111

第Ⅰ部 概要編

（事業評価とは）



1. 事業評価とは

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度ないし将来の事業をより効果的・効率的に実施するために事業の実施状況等を振り返り評価するもの

継続的事業（確保維持事業）

評価を行うことで、課題が発見され、次の事業で何を改善し、どうすれば効果的・効率的な事業実施となるかが明確になる！

単年度事業（バリア解消促進等・調査等事業）

実施した事業の意義を確認し、今後のより効果的・効率的な事業実施につなげる！

2. 事業評価の流れ

生活交通ネットワーク計画等の策定

協議会の設置

Plan

Step1 目標設定

地域が“目指すすがた”を踏まえて計画を策定した上で、それを実現するために実際に実施する事業の目的を明確にし、それに合った目標を設定する。

Do

Step2 事業実施

事業評価の実施

Check1

Step3 一次評価

協議会が自ら評価を実施し、事業実施状況の確認や改善点の把握を行う。

Check2

Step4 二次評価

各地方運輸局等に設置された第三者評価委員会において、一次評価の結果に対し、客観性・妥当性の検証及び、今後に向けてのアドバイスを受ける。

Action

Step5 次期計画等への反映

一次評価及び二次評価の結果を、次期生活交通ネットワーク計画や、今後の地域の取組（後続事業・類似事業）へ反映させる。

Step1 目標の設定（生活交通ネットワーク計画策定時）

○生活交通ネットワーク計画の策定にあたり、事業実施に関する目標を設定する。

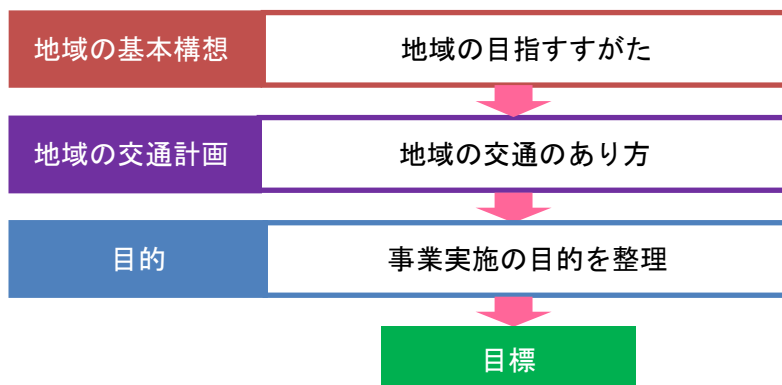
詳細編参照ページ（目標設定の考え方）

※事業名の略称については P5 参照

幹線	フィーダー	離島航路	離島航空路	バリフリ	利用環境	鉄道安全	調査	協働推進
12	15	18	21	鉄道：24 自動車：26	鉄道：28 自動車：31	34	—	36

目標設定にあたっての留意点

- ・地域の上位計画との整合を図ること（下図）。
- ※「地域の基本構想」や「地域の交通計画」（注）といった地域の上位計画を踏まえつつ、「何のために地域公共交通を確保・維持・改善するのか」という事業実施の目的を整理する。
（注）「地域の交通計画」には、都市交通マスタープランのような長期的な計画から、地域公共交通総合連携計画のような中・短期的な計画まで、地域の特性に応じて様々な計画が含まれる。
- ・目標は地域の実情や国庫補助事業の趣旨を踏まえたものとする。
- ・設定する指標については、データの取得しやすさに注意すること。



（用語の定義）

本ガイドランスにおける「目的」、「目標」、「指標」、「目標値」の定義は以下の通り。

目的 事業を実施することにより達成を目指す成果のこと。

目標 事業を実施することによる効果・変化について、達成すべき数値・基準を設けたもの。いわば「目的」の達成状況を計る「ものさし」。
「指標」と「目標値」により構成される。

	目的	目標	
		指標	目標値
説明	事業の実施によって達成を目指す成果	達成すべき効果・変化の尺度	設定した指標の達成すべき数値
例	・地域の通学の足を守る ・高齢者の外出機会確保 ・地域のコミュニケーション活性化 ・バリアフリールートの確保 等	・利用者数 ・収支率 ・満足度 等	・1日あたり60人 ・50% ・平均3.5ポイント以上 等

Step2 事業の実施

- 地域公共交通確保維持改善事業のそれぞれの事業について実施
- 目的の達成状況を計る「指標」のデータ取得

事業の実施にあたっての留意点

- ・「指標」のデータについては、事業の実施中に取得するものもあることから、事業開始当初から、一次評価・二次評価のことを意識し、事業を実施することが必要。

目標として設定したデータの取得について

- ・「指標」によっては、交通事業者等にデータを提供してもらう必要があるものもあるので、目標を設定する際にあらかじめ事業者とよく調整し、データを提供してもらえるようにしておくこと。
- ・交通事業者等においては、適切な事業評価実施のため、出来るだけデータの提供に協力して頂きたい。

Step3 一次評価

- 定められた様式に従って自ら評価を実施



- 評価実施後、各地方運輸局等に評価結果を提出

詳細編参照ページ（一次評価の進め方）

※事業名の略称については P5 参照

幹線	フィーダー	離島航路	離島航空路	バリフリ	利用環境	鉄道安全	調査	協働推進
40	40	40	40	49	53	59	63	67

一次評価とは

事業の実施状況について協議会が自ら評価を行うものであり、単に事業を完了させたかどうかだけでなく、事業の目的との関係を踏まえて、事業の実施状況の確認・改善点の検討を行う。

一次評価実施にあたっての留意点

- ・評価について関係者間で議論するために、協議会を開催することが望ましい。
- ・評価の対象期間やスケジュールをよく確認すること。

Step4 二次評価

○地方運輸局等が第三者評価委員会を開催



○第三者により客観的な検証とアドバイス

詳細編参照ページ（二次評価の進め方）

※事業名の略称については P5 参照

幹線	フィーダー	離島航路	離島航空路	バリフリ	利用環境	鉄道安全	調査	協働推進
44	44	44	44	—	56	—	65	69

二次評価とは

各地方運輸局等に設置された第三者評価委員会において、一次評価の結果に対し、客観性・妥当性の検証及び、今後に向けてのアドバイスを受ける。

二次評価の対象となる事業

- ①地域公共交通確保維持事業（幹線、フィーダー、離島航路、離島航空路）
- ②地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境）
- ③地域公共交通調査等事業（調査・協働推進）

※地域公共交通バリア解消促進等事業のうち、バリフリ・鉄道安全は二次評価を実施しない。

二次評価実施にあたっての留意点

- ・基本的な評価の実施内容・スケジュールは各地方運輸局等で同一であるが、地域によって提出書類（評価対象）について独自の工夫を行っている地方運輸局等もあることから、実施方法の詳細については担当部局によく確認すること。

Step5 生活交通ネットワーク計画等・次年度実施事業への反映

- ① 地域公共交通確保維持事業（幹線、フィーダー、離島航路、離島航空路）

事業評価の結果を受けて、次期生活交通ネットワーク計画へ反映させる。

- ② 地域公共交通バリア解消促進等事業（バリフリ、利用環境、鉄道安全）

事業評価の結果を受けて、今後の地域の取組へ反映させる。

- ③ 地域公共交通調査等事業

・調査

事業評価の結果を受けて、次期生活交通ネットワーク計画等へ反映させる。

・協働推進

事業評価の結果を受けて、地域協働推進事業計画に位置付けられている次年度の取組へ反映させる。

詳細編参照ページ（評価結果の反映方法）

※事業名の略称については P5 参照

幹線	フィーダー	離島航路	離島航空路	バリフリ	利用環境	鉄道安全	調査	協働推進
47	47	47	47	52	57	62	66	70

3. 事業ごとのスケジュール

	Step1	Step2	Step3 1月末まで	Step4 2月末まで	Step5	Step2'
幹線・フィーダー 離島航路・航空路	NW計画策定 ※1	⇒ 事業実施 ⇒	一次評価	二次評価	⇒ 次期NW計画への反映 ⇒	⇒ 事業実施
利用環境		⇒ 事業実施 ⇒			⇒	⇒ 今後の取組等
バリフリ 鉄道安全		⇒ 事業実施 ⇒			⇒	⇒ 今後の取組等
調査		⇒ 事業実施	⇒	⇒ 二次評価	⇒ NW計画策定 ⇒	⇒ 事業実施
協働推進	計画認定 ※2	⇒ 事業実施	⇒	⇒ 二次評価	⇒ 次年度事業	

※1 NW計画：生活交通ネットワーク計画

※2 地域協働推進事業計画の認定

参考 事業評価実施対象メニュー一覧

区分	事業メニュー		概要編本文中の略称
地域公共交通 確保維持事業	陸上交通	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	幹線
		地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	フィーダー
		車両減価償却費等国庫補助金（※1）	—
	離島航路	離島航路運営費等補助金	離島航路
		離島航路構造改革補助金（※2）	
	離島航空路	離島航空路運航費等補助金	離島航空路
地域公共交通 バリア解消促 等事業	バリアフリー化設備等整備事業		バリフリ
	利用環境改善促進等事業		利用環境
	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業		鉄道安全
地域公共交通 調査等事業	地域公共交通調査事業		調査
	地域協働推進事業		協働推進

（※1）地域間幹線系統・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金と一体として事業評価実施

（※2）調査検討の経費を除き、離島航路運営費等補助金と一体として事業評価実施

第Ⅱ部 詳細編

（事業評価の実施実務）

1. 計画策定時の目標設定

1-1 目標設定の手順

生活交通ネットワーク計画（地域協働推進事業の場合は地域協働推進事業計画）の策定にあたっては、事業実施に関する目標（指標・目標値）を設定することが必要であるが、その際、以下の点に留意する。

留意点

①「地域の基本構想」や「地域の交通計画」(注)といった地域の上位計画との整合を図ること

「地域の目指すすがた」を踏まえつつ、「何のために地域公共交通を確保・維持・改善するのか」という目的を確認・整理し、実施する事業を定める。その上で、「目的」の達成状況を計る“ものさし”として「目標」を設定する。

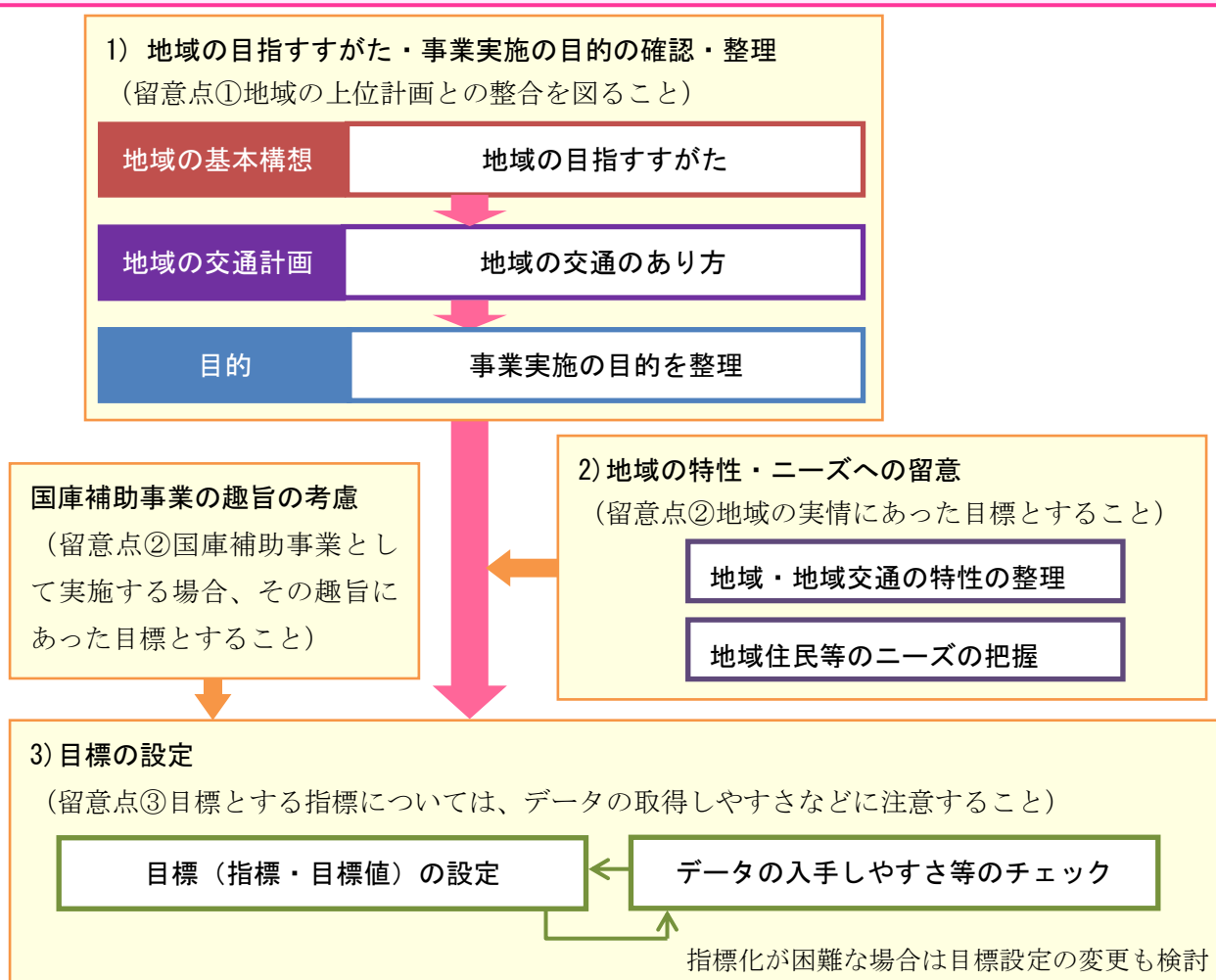
(注)「地域の交通計画」には、都市交通マスタープランのような長期的な計画から、地域公共交通総合連携計画のような中・短期的な計画まで、地域の特性に応じて様々な計画が含まれうる。

②地域の実情や国庫補助事業の趣旨にあった目標とすること

地域の実状・交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標を設定する。また、国庫補助事業の趣旨を踏まえ、把握することが望ましい点があることにも留意する。

③設定する指標については、データの取得しやすさなどに注意すること

指標によっては、そのデータ取得・算出に費用を要するものや、専門的な分析が必要なものもあるため、指標化の可能性を考慮して設定する。



目標設定の手順

目的、目標、指標、目標値の定義

本ガイドランスにおける「目的」、「目標」、「指標」、「目標値」の定義は以下の通りである。

目的：事業を実施することにより達成を目指す成果のこと。

目標：事業を実施することによる効果・変化について、目的に照らして達成すべき数値・基準を設けたもの。「指標」と「目標値」により構成される。

表1 「目的」、「目標」、「指標」、「目標値」の定義

	目的	目標	
		指標	目標値
説明	事業の実施によって達成を目指す成果	達成すべき効果・変化の尺度	設定した指標の達成すべき数値
例	・地域の通学の足を守る ・高齢者の外出機会確保 ・地域のコミュニケーション活性化 ・バリアフリールートの確保 等	・利用者数 ・収支率 ・満足度 等	・1日あたり60人 ・50% ・平均3.5ポイント以上 等

目標（指標）の選択方法

「1-2 地域公共交通確保維持事業」、「1-3 地域公共交通バリア解消促進等事業」、「1-4 地域公共交通調査等事業」では、事業ごと（注）に、以下の順番で目標（指標）の設定について記載している。

1) 地域の目指すがた・事業実施目的の確認・整理



2) 地域の特性・ニーズへの留意



3) 目標の設定

「3) 目標の設定」では、目標を設定する上で以下の二つの観点を挙げている。

- ①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
- ②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

以下には①、②それぞれの観点から、設定が望まれる具体的な指標を表形式で紹介している。この「表」では原則として複数の指標を紹介しているが、全ての目標を設定することを求めているものではなく、それらの中から、地域において適切な指標を選択する。

また、「②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの」においては、地域における負担などを考慮し、設定することが望ましい基本指標を計測することが困難な場合などに設定できる「簡易指標」も併せて示している。

なお、指標を紹介する各表では、それぞれの表の右側に、「No.」「参照ページ」の欄を設けているが、この欄はそれぞれ、「参考資料 1. 指標の計測方法の詳細」における整理用の通し番号と掲載ページ番号を表しており、各指標の計測方法を確認できるようになっている。計測方法を確認した結果、目標として設定することが困難な場合には、指標選択のやり直しも検討する。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

「本制度の趣旨」としての確認

適切な指標を選択

計測方法などを確認し、
目標として設定できるようなら採用

表3 本制度の趣旨から見て設定が望ましい目標の指標（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
広域移動手段の確保	地域間の移動者数	1	73
事業効率の向上	事業の収支率（または収支差）	36	82
	・・・	・・・	・・・

計測方法の掲載されているページ

「参考資料1.」における「指標の計測方法の詳細」の表

指標	1	地域間の移動者数
対象事業		地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分		①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
観点		広域移動手段の確保
計測方法		地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査やインタビュー調査、調査員の乗込調査等により、地域間を跨いで移動した利用者数を把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。「地域間」の定義は様々であるが、一般的には市町村をまたがった流動が想定される・・・

計測方法・データの入手しやすさ等を確認し、指標化が困難な場合は選択指標の見直しを行う

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域における事業の目的と
照らし合わせる適切な指標を選択
→計測方法などを確認し
目標として設定基本指標を設定することが困難な場合、
同じ目的に合致する簡易指標を設定す
ることも可能

表4 基本指標・簡易指標（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
鉄道・高速バス等との円滑な接続の確保	鉄道・高速バス等との接続便数	2	73	鉄道との鉄道・高速バスとの接続の有無	4	73
	鉄道・高速バスとの平均待ち時間	3	73			
フィーダー交通との円滑な接続の確保	接続するフィーダー交通との乗換回数	5		・・・	・・・	・・・
	・・・	・・・	・・・			

各協議会においては、独自に、これらの表に掲載されていない指標を設定することも可能である。

（注）各事業においては、支援対象メニューがさらに細分化されることから、メニューの性質に応じて区分を行った上で記載しているが、一部のメニューについては記載を省略している場合がある。なお、地域公共交通調査事業については、計画を策定することが目的であり、実施する事業そのものに目標を設定するものでないことから、ここでは取り上げていない。

1-2 地域公共交通確保維持事業

(1) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、その基本構想に基づく「地域の交通計画」も踏まえ、地域として「何のために地域間幹線系統を確保・維持するのか」を確認・整理する。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1)」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

①地域・地域交通の特性の把握

地域・地域交通の特性の把握では、表2に示すような点に留意が必要である。ただし、交通機関分担率のように、地域によってデータの蓄積がない事項もあり、そのような場合には可能な範囲内で対応する。

表2 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

留意事項	備考
地域の人口規模、面積等の基本的属性、交通体系、交通機関分担率（公共交通機関と自家用車の利用割合）等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。
本事業の活用の経験	地域として初めての活用の際には、指標化が比較的容易な指標を選定することも考えられるが、経験を積むにつれ、より精緻な指標を選定することが望ましい。
行政担当部署・担当者の類似評価の経験	初めての活用であっても、類似評価経験があれば、より精緻な指標選定が望まれる。

②地域住民等のニーズ把握

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。また、既存の交通調査（パーソントリップ調査・OD調査等）などを活用して住民等のニーズを把握できるほか、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に応じて事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、表3に示す目標を設定することが望ましい。ただし、全ての目標を設定することまでを求めるものではない。

表3 本制度の趣旨から見て設定が望ましい目標の指標（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

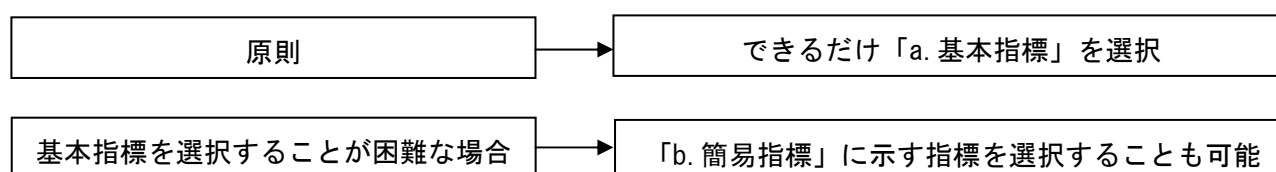
把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
広域移動手段の確保	地域間の移動者数	1	73
事業効率の向上	事業の収支率（または収支差）	36	82
	運賃収入	37	82
	経費	38	83
	公的資金投入額	39	83

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して目標を設定する。

原則、次ページの表4における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表4に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力

することが望ましい。

- ・車両減価償却費補助については、基本的には運行費補助と一体として評価を実施すれば足りる。ただし、地域の判断に応じて個別に評価を実施することを否定するものではない。

表4 基本指標・簡易指標（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
鉄道・高速バス等との円滑な接続の確保	鉄道・高速バス等との接続便数	2	73	鉄道・高速バス等との接続の有無	4	73
	鉄道・高速バスとの平均待ち時間	3	73			
フィーダー交通との円滑な接続の確保	接続するフィーダー交通との乗換回数	5	74	フィーダー交通との接続数	7	74
	接続するフィーダー交通との平均待ち時間	6	74			
移動機会の確保	輸送容量（1日に輸送できる旅客数の合計）	12	76	運行回数	13	76
通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保	個人の通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	40	84	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	14	76
	地域内主要箇所からの通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	41	84			
公共交通がより広い地域をカバーすること	バス停カバー率	15	76	地域全体の公共交通延長	18	77
	集落カバー率	16	77			
	交通空白（不便）地域率	17	77			
利用者、住民等の本事業の認知度の向上	利用者、住民等の中で、本事業を認知している人の率	19	78			
公共交通利用者数の維持又は増加	住民等の公共交通利用者数	76	93	当該交通機関の利用者数	78	93
	住民等の公共交通利用率	77	93			
	1便あたり利用者数	20	78			
	走行キロあたりの利用者数	21	78			
	平均乗車密度	22	78			
高齢者等の生活の質の向上	高齢者等の外出回数	23	79			
	自宅から通学できる高校生の割合	24	79			
利用者、住民等の満足度等の維持・向上	利用者、住民等の地域の公共交通サービス全体に対する満足度	92	97	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	93	97
	公的資金投入に対する理解度	42	85			
人口規模の維持	人口、高齢者比率、若年者比率	43	85			
商店街の活性化	商店街の来街者数	25	79	商店街の最寄りのバス停の乗降客数	26	79
観光地の活性化	観光客数（入込観光客数・宿泊者数）	44	85	観光客数の傾向	45	85

(2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、その基本構想に基づく「地域の交通計画」も踏まえ、地域として「何のために地域内フィーダー系統を確保・維持するのか」を確認・整理する。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1)」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

①地域・地域交通の特性の把握

地域・地域交通の特性の把握では、表5に示すような点に留意が必要である。ただし、交通機関分担率のように、地域によってデータの蓄積がない事項もあり、そのような場合には可能な範囲内で対応する。

表5 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

留意事項	備考
地域の人口規模、面積等の基本的属性、交通体系、交通機関分担率（公共交通機関と自家用車の利用割合）等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。
本事業の活用の経験	地域として初めての活用の際には、指標化が比較的容易な指標を選定することも考えられるが、経験を積むにつれ、より精緻な指標を選定することが望ましい。
行政担当部署・担当者の類似評価の経験	初めての活用であっても、類似評価経験があれば、より精緻な指標選定が望まれる。

②地域住民等のニーズ把握

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。

また、既存の交通調査（パーソントリップ調査・OD調査等）などを活用して住民等のニーズを把握できるほか、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に応じた事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、表6に示す目標を設定することが望ましい。ただし、全ての目標を設定することまでを求めるものではない。

表6 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
地域間幹線系統との円滑な接続の確保	地域間幹線系統に接続している便数、接続率	8	75
	地域間幹線系統に乗り換える利用者数	9	75
	地域間幹線系統との平均待ち時間	10	75
事業効率の向上	事業の収支率（または収支差）	36	82
	運賃収入	37	82
	経費	38	83
	公的資金投入額	39	83

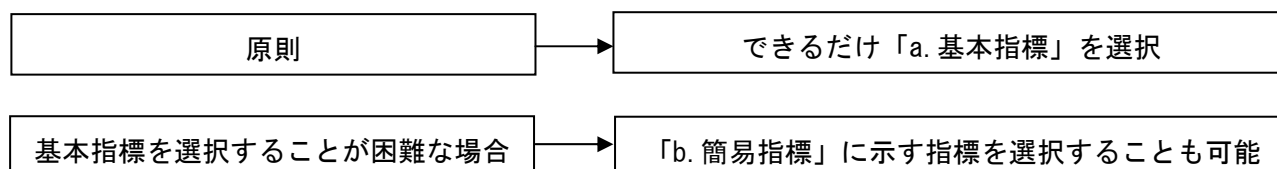
（注）評価の実施対象が、地域間幹線系統のフィーダー系統でない場合（交通不便地域におけるフィーダー系統である場合等）においては、「地域間幹線系統との円滑な接続の確保」については、「鉄道との円滑な接続の確保」など、適宜読み替えるものとする。

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表7における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表7に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。

- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。
- ・車両減価償却費補助については、基本的には運行費補助と一体として評価を実施すれば足りる。ただし、地域の判断に応じて個別に評価を実施することを否定するものではない。

表7 基本指標・簡易指標（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
地域間幹線系統との円滑な接続の確保				地域間幹線系統との接続の有無	11	75
移動機会の確保	輸送容量（1日に輸送できる旅客数の合計）	12	76	運行回数	13	76
通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保	個人の通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	40	84	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	14	76
	地域内主要箇所からの通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	41	84			
公共交通により地域のほぼ全域をカバーすること	バス停カバー率	15	76	地域全体の公共交通延長	18	77
	集落カバー率	16	77			
	交通空白（不便）地域率	17	77			
利用者、住民等の本事業の認知度の向上	利用者、住民等の中で、本事業を認知している人の率	19	78			
公共交通利用者数の維持又は増加	住民等の公共交通利用者数	76	93	当該交通機関の利用者数	78	93
	住民等の公共交通利用率	77	93			
	1便あたり利用者数	20	78			
	走行キロあたりの利用者数	21	78			
	平均乗車密度	22	78			
高齢者等の生活の質の向上	高齢者等の外出回数	23	79			
	自宅から通学できる高校生の割合	24	79			
利用者、住民等の満足度等の維持・向上	利用者、住民等の地域の公共交通サービス全体に対する満足度	92	97	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	93	97
	公的資金投入に対する理解度	42	85			
人口規模の維持	人口、高齢者比率、若年者比率	43	85			
商店街の活性化	商店街の来街者数	25	79	商店街の最寄りのバス停の乗降客数	26	79
観光地の活性化	観光客数（入込観光客数・宿泊者数）	44	85	観光客数の傾向	45	85

(3) 離島航路運営費等補助金

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、その基本構想に基づく「地域の交通計画」も踏まえ、地域として「何のために離島航路を確保・維持するのか（注）」を確認・整理する。

（注）離島航路運営費等補助金の補助対象となる航路は、代替交通手段がないことが原則であり、離島に関する交通手段の確保が一義的な目的ではあるが、地域として、特に何に着目して事業を実施するのかという観点は確認・整理する必要がある。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1)」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

①地域・地域交通の特性の把握

地域・地域交通の特性の把握では、表8に示すような点に留意が必要である。

表8 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（離島航路運営費等補助金）

留意事項	備考
当該離島の人口規模、面積等の基本的属性、離島交通（離島・本土間、離島・離島間、離島内の交通等）の現状、航路の就航先（相手港側の地域）の概要等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。

②地域住民等のニーズ把握

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。

また、既存の交通調査（OD調査等）などを活用して住民等のニーズを把握できるほか、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に応じて事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、表 9 に示す目標を設定することが望ましい。ただし、以下に示す全ての目標を設定することまでを求めるものではない。

表 9 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（離島航路運営費等補助金）

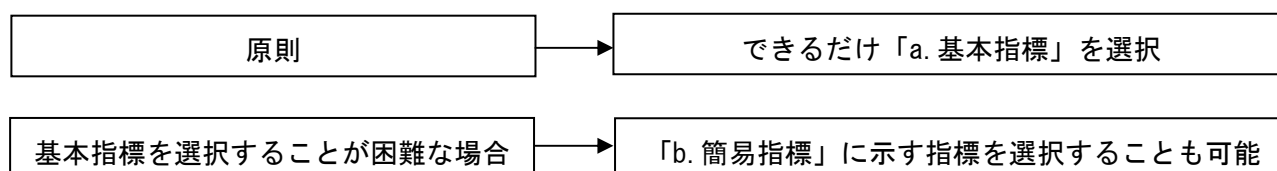
把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
事業効率の向上	事業の収支率（または収支差）	36	82
	運賃収入	37	82
	経費	38	83
	公的資金投入額	39	83

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表 10 における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表 10 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

- ・離島航路構造改革補助については、調査検討の経費を除き、基本的には運営費補助と一体として評価を実施すれば足りる。ただし、地域の判断に応じて個別に評価を実施することを否定するものではない。

（離島航路構造改革補助における調査検討の経費については、個別に評価を実施することとするが、地域公共交通調査事業と同様、「目標・効果達成状況」については評価を要しない。）

表 10 基本指標・簡易指標（離島航路運営費等補助金）

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
移動機会の確保	運航日数・運航回数・就航率	27	79			
	補助対象外の航（空）路も含めた当該離島に発着する航（空）路全体での運航日数・運航回数・就航率	28	80			
移動費用の低廉化	離島住民向け運賃割引の適用者数	29	80			
通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保	個人の通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	40	84	当該航路の就航先の、通学・通院・買物等の主な目的地の有無	30	80
	離島内主要箇所からの通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	41	84	離島航路全体での、就航先の、通学・通院・買物等の主な目的地の有無	31	80
離島航路利用者数の維持又は増加	利用者数	32	81			
	離島住民一人あたりの利用回数	33	81			
利用者、住民等の満足度等の維持・向上	利用者、住民等の地域の離島航路に対する満足度	34	81	離島航路に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	35	81
	公的資金投入に対する理解度	42	85			
人口規模の維持	人口、高齢者比率、若年者比率	43	85			
観光の活性化	観光客数（入込観光客数・宿泊者数）	44	85	観光客数の傾向	45	85

(4) 離島航空路運航費等補助金

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、その基本構想に基づく「地域の交通計画」を踏まえ、地域として「何のために離島航空路を確保・維持するのか（注）」を確認・整理する。

（注）離島航空路運航費等補助金については、離島に関する交通手段の確保が一義的な目的ではあるが、地域として、特に何に着眼して事業を実施するのかという観点の確認・整理する必要がある。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1）」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

①地域・地域交通の特性の把握

地域・地域交通の特性の把握では、表 11 に示すような点に留意が必要である。

表 11 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（離島航空路運航費等補助金）

留意事項	備考
当該離島の人口規模、面積等の基本的属性、離島交通（離島・本土間、離島・離島間、離島内の交通等）の現状、航空路の就航先（相手港側の地域）の概要等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。

②地域住民等のニーズ把握

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。

また、既存の交通調査（OD調査等）などを活用して住民等のニーズを把握できるほか、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に応じて事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨を鑑みると、表 12 に示す目標を設定することが望ましい。ただし、以下に示す全ての目標を設定することまでを求めるものではない。

表 12 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（離島航空路運航費等補助金）

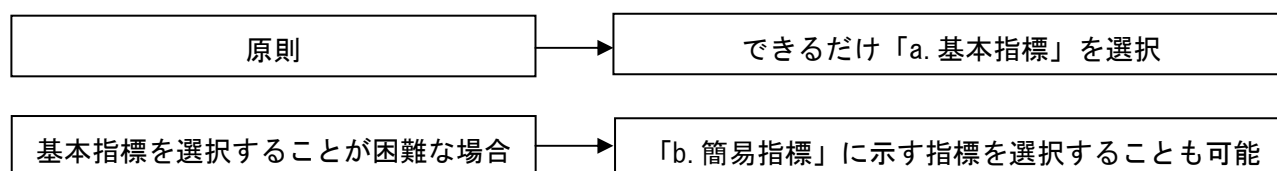
把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
事業効率の向上	事業の収支率（または収支差）	36	82
	運賃収入	37	82
	経費	38	83
	公的資金投入額	39	83

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表 13 における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表 13 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 13 基本指標・簡易指標（離島航空路運航費等補助金）

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
移動機会の確保	運航日数・運航回数・就航率	27	79			
	補助対象外の航（空）路も含めた当該離島に発着する航（空）路全体での運航日数・運航回数・就航率	28	80			
移動費用の低廉化	離島住民向け運賃割引の適用者数	29	80			
主な目的地への移動手段確保	個人の主な目的地への移動手段の有無・便数	40	84	離島航空路全体での、就航先の主な目的地の有無	31	80
	離島内主要箇所からの主な目的地への移動手段の有無・便数	41	84			
離島航空路利用者数の維持又は増加	利用者数	32	81			
	離島住民一人あたりの利用回数	33	81			
利用者、住民等の満足度等の維持・向上	利用者、住民等の地域の離島航空路に対する満足度	34	81	離島航空路に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	35	81
	公的資金投入に対する理解度	42	85			
人口規模の維持	人口、高齢者比率、若年者比率	43	85			
観光地の活性化	観光客数（入込観光客数・宿泊者数）	44	85	観光客数の傾向	45	85

1-3 地域公共交通バリア解消促進等事業

(1) バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）

この項では鉄道駅（軌道法に基づく停留場を含む。以下同じ。）の移動等円滑化に関する事業について取り上げる。（バスターミナル等の旅客ターミナルの移動円滑化に関する事業については、この項の解説を準用すること。）

1) 地域の目指すすがた・事業実施方針の確認・整理、ニーズの把握

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、地域や地域交通の特性、現状等を把握しつつ、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、バリアフリー法に基づく基本方針（移動等円滑化の促進に関する基本方針）や、各地域において、同法に基づく基本構想（移動等円滑化基本構想）を作成している場合にあっては当該構想も踏まえ、地域全体として、どのような位置付けのもとで、鉄道駅のバリアフリー化を進めようとしているのかを確認・整理する。

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。また、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

2) 目標の設定

地域公共交通確保維持改善事業においては、「地域の目指すすがたや事業実施の目的」等を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、鉄道駅のバリアフリー化については「基本方針」に基づいて事業が実施されていることから、表 14 の通り、同方針に掲げる目標に関する各地域における状況については把握しておくことが望ましいものと考えられる。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

表 14 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（バリアフリー化設備等整備事業（鉄道））

把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
バリアフリー設備整備率の向上	各地域における、鉄道駅の移動等円滑化に関する「基本方針」に掲げる整備目標の達成状況	46	86

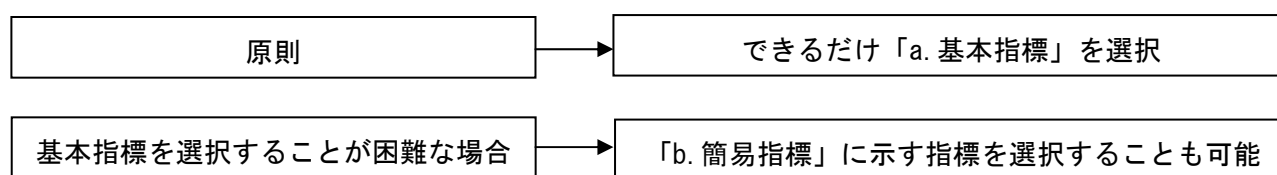
②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すすがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表 15 における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択

することもできる。



（留意事項）

- ・以下の表 15 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1）」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。（ただし、設備の整備に関する指標のように、計画通り事業を実施することで目標値が達成できる事例も想定され、達成の確度が高い目標値を全て否定するものではない。）
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 15 基本指標・簡易指標（バリアフリー化設備等整備事業（鉄道））

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
バリアフリー設備整備による移動の円滑化	当該事業におけるバリアフリー設備（段差解消、ブロック、ホーム柵、トイレ等）整備数	47	86			
	各地域における基本構想又は当該構想に基づく公共交通特定事業計画の実施状況	48	86			
通学・通院・買物等の主な目的地へのバリアフリールート確保	各駅における公共用通路と車両等の間のバリアフリールートの有無	49	86			
	各駅における公共用通路と車両等の間のバリアフリールートの数	50	86			
鉄道駅利用者数の維持又は増加	高齢者・車いす利用者等の鉄道駅の利用者数	51	87			
高齢者・車いす利用者等の公共交通利用者数の維持又は増加	地域における、高齢者・車いす利用者等の鉄道以外のモードも含めた公共交通利用者数	59	89			
利用者、住民等の満足度の維持・向上	利用者、住民等の鉄道のバリアフリー整備に対する満足度	60	89	鉄道のバリアフリー整備に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	61	89
高齢者等の満足度の維持・向上	高齢者等の鉄道のバリアフリー整備に対する満足度	62	89			

(2) バリアフリー化設備等整備事業（自動車）

この項ではバス、タクシー車両の移動等円滑化に関する事業について取り上げる。

1) 地域の目指すすがた・事業実施方針の確認・整理、ニーズの把握

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、地域や地域交通の特性、現状等を把握しつつ、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、バリアフリー法に基づく基本方針（移動等円滑化の促進に関する基本方針）や、各地域において、同法に基づく基本構想（移動等円滑化基本構想）を作成している場合にあっては当該構想も踏まえ、地域全体として、どのような位置付けのもとで、バス、タクシー車両の移動等円滑化を進めようとしているのかを整理する。

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。

また、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

2) 目標の設定

地域公共交通確保維持改善事業においては、「地域の目指すすがたや事業実施の目的」等を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、バス、タクシー車両の移動等円滑化については、「基本方針」に基づいて事業が実施されていることから、表 16 の通り、同方針に掲げる目標に関する各地域の状況については把握しておくことが望ましいものと考えられる。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

表 16 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（バリアフリー化設備等整備事業（自動車））

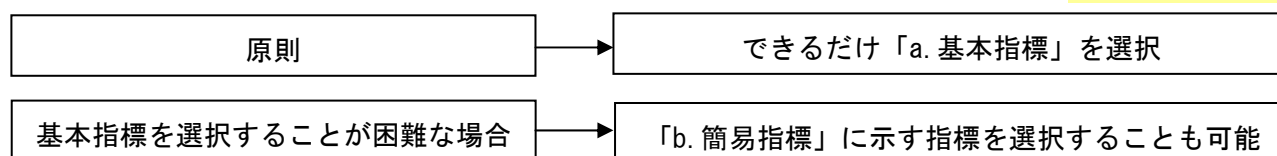
把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
バリアフリー車両導入率の向上	地域全体（地域の特性により、事業者単位・営業所単位等を選択することも可）における、バス・タクシー車両に関する「基本方針」に掲げる整備目標の達成状況	52	87

②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すすがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表 17 における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・以下の表 17 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1）」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。（ただし、車両の導入に関する指標のように、計画通り事業を実施することで目標値が達成できる事例も想定され、達成の確度が高い目標値を全て否定するものではない。）
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 17 基本指標・簡易指標（バリアフリー化設備等整備事業（自動車））

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
バリアフリー車両導入による移動の円滑化	当該事業におけるバリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等）導入数、全車両数に占めるバリアフリー車両率	53	87			
通学・通院・買物等の主な目的地へのバリアフリールート確保	系統別バリアフリー車両充当率	54	87			
	地域内主要箇所からの通学・通院・買物等の主な目的地への移動におけるバリアフリー対応車両数、運行本数・運行率	55	88			
バス・福祉タクシーの利用者数の維持又は増加	住民等のバス・福祉タクシー利用者数	56	88			
高齢者・車いす利用者等の公共交通利用者数の維持又は増加	地域における高齢者・車いす利用者等の公共交通利用者数	59	89			
	地域における高齢者・車いす利用者等の公共交通利用率	57	88			
利用者、住民等の満足度の維持・向上	利用者、住民等のバス・タクシー等のバリアフリー整備に対する満足度	60	89	バス・タクシー等のバリアフリー整備に関する高評価(感謝等)、低評価(苦情等)の件数	61	89
高齢者等の満足度の維持・向上	高齢者等のバス・タクシー等のバリアフリー整備に対する満足度	62	89			

(3) 利用環境改善促進等事業（鉄道）

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、その基本構想に基づく「地域の交通計画」を踏まえ、地域として「何のために利用環境改善事業を実施するのか」を確認・整理する。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1)」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

①地域・地域交通の特性の把握

地域・地域交通の特性の把握では、表 18 に示すような点に留意が必要である。ただし、交通機関分担率のように、地域によってデータの蓄積がない事項もあり、そのような場合には可能な範囲内で対応する。

表 18 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（利用環境改善促進等事業（鉄道））

留意事項	備考
地域の人口規模、面積等の基本的属性、交通体系、交通機関分担率（公共交通機関と自家用車の利用割合）等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。
本事業の活用の経験	地域として初めての活用の際には、指標化の比較的容易な指標を選定することも考えられるが、経験を積むにつれ、より精緻な指標を選定することが望ましい。
行政担当部署・担当者の類似評価の経験	初めての活用であっても、類似評価経験があれば、より精緻な指標選定が望まれる。

②地域住民等のニーズ把握

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。

また、既存の交通調査（パーソントリップ調査・OD調査等）などを活用して住民等のニーズを把握できるほか、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニ

ーズを把握することが望まれる。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に準じて事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、事業の性質に応じ、表 19 に示す目標を設定することが望ましい。ただし、それらの目標に記載された全ての指標を設定することまでを求めるものではない。

表 19 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（利用環境改善促進等事業（鉄道））

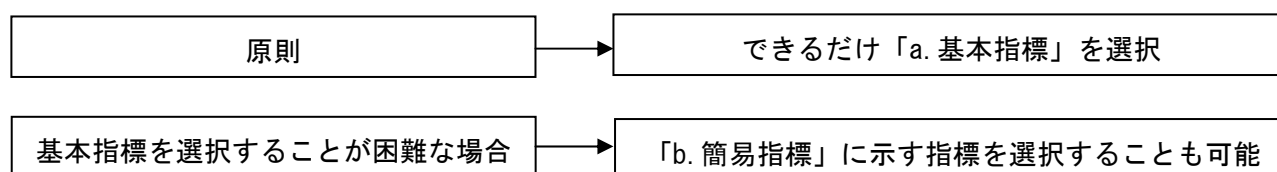
把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
路面電車等の利用環境の改善	地域全体（又は事業者単位）の低床車両導入数・率	58	88
	地域全体（又は事業者単位）の制振軌道等整備率	63	90
IC カードシステムの導入による利便性の向上	地域全体（又は事業者単位）の IC カードシステム利用可能駅数・車両数・率	66	90
鉄軌道駅等の利用者の利便性向上	子育て支援に係る施設等の利用率・利用者数	69	91

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、次に示す目標を設定する。

原則、次ページの表 20 における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表 20 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも

適切ではない。（ただし、設備の整備に関する指標のように、計画通り事業を実施することで目標値が達成できる事例も想定され、達成の確度が高い目標値を全て否定するものではない。）

- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 20 基本指標・簡易指標（利用環境改善促進等事業（鉄道））

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
路面電車等の利用環境の改善	当該事業における低床車両導入数	64	90			
	当該事業における制振軌道等整備延長	65	90			
IC カード導入による利便性の向上	当該事業における IC カード利用可能駅数・車両数	67	90			
	事業者ごとの IC カード利用率	68	91			
公共交通利用者数の維持又は増加	住民等の公共交通利用者数	76	93	当該交通機関の利用者数	78	93
	住民等の公共交通利用率	77	93			
利用者、住民等の満足度の維持・向上	利用者、住民等の地域の路面電車等に対する満足度	74	92	路面電車等に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	75	92

(4) 利用環境改善促進等事業（自動車）

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」を確認・整理するとともに、その基本構想に基づく「地域の交通計画」を踏まえ、地域として「何のために利用環境改善事業を実施するのか」を確認・整理する。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1)」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

①地域・地域交通の特性の把握

地域・地域交通の特性の把握では、表 21 に示すような点に留意が必要である。ただし、交通機関分担率のように、地域によってデータの蓄積がない事項もあり、そのような場合には可能な範囲内で対応する。

表 21 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（利用環境改善促進等事業（自動車））

留意事項	備考
地域の人口規模、面積等の基本的属性、交通体系、交通機関分担率（公共交通機関と自家用車の利用割合）等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。
本事業の活用の経験	地域として初めての活用の際には、指標化の比較的容易な指標を選定しすることも考えられるが、経験を積むにつれ、より精緻な指標を選定することが望ましい。
行政担当部署・担当者の類似評価の経験	初めての活用であっても、類似評価経験があれば、より精緻な指標選定が望まれる。

②地域住民等のニーズ把握

生活交通ネットワーク計画の策定時には、住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるため、協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行うこととされている。それらの機会を有効かつ積極的に活用することで、地域住民等のニーズを把握することができる。

また、既存の交通調査（パーソントリップ調査・OD調査等）などを活用して住民等のニーズを把握できるほか、普段から行政、交通事業者、新聞等に寄せられている住民の意見の中に、公共交通サービスに対するニーズが読み取れるものもある。

活用に伴う費用などの負担の程度も踏まえつつ、可能な範囲で様々な手段を活用して地域住民等のニーズを把握することが望まれる。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に応じて事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、事業の性質に応じ、表 22 に示す目標を設定することが望ましい。ただし、それらの目標に記載された全ての指標を設定することまでを求めるものではない。

表 22 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（利用環境改善促進等事業（自動車））

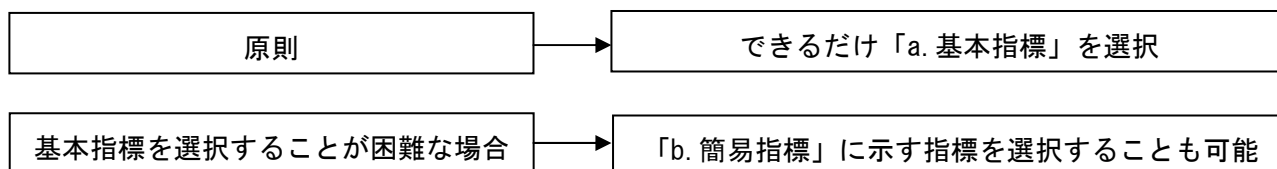
把握すべき点	目標（指標）	No.	参照ページ
バス等の利用環境の改善	地域全体（地域の特性により、事業者単位・営業所単位等を選択することも可）の下記事項 ・IC カード導入系統数・車両数・率 ・バスロケーションシステム導入系統数・停留所数・確認可能な方法の数 ・PTPS の導入系統数・車両数・キロ数、率 ・連節バスの導入系統数・車両数 等	70	91

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表 23 における「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表 23 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定す

ることは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。（ただし、設備の整備に関する指標のように、計画通り事業を実施することで目標値が達成できる事例も想定され、達成の確度が高い目標値を全て否定するものではない。）

- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 23 基本指標・簡易指標（利用環境改善促進等事業（自動車））

目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
バス等の利用環境の改善	当該事業における IC カード導入車両数・率	71	91			
	当該系統における IC カード・PTPS 導入による所要時間・待ち時間の短縮効果	72	92			
	事業者単位の IC カード利用率	73	92			
公共交通利用者数の維持又は増加	住民等の公共交通利用者数	76	93	当該交通機関の利用者数	78	93
	住民等の公共交通利用率	77	93			
利用者、住民等の満足度の維持・向上	利用者、住民等の地域のバス等に対する満足度	74	92	バス等に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	75	92

(5) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

1) 地域の目指すすがた・事業実施の目的の確認・整理

生活交通ネットワーク計画策定の際には、地域の上位計画等との整合を図ることが重要である。

具体的には、「地域の基本構想」において描かれている「地域の目指すすがた」や、基本構想に基づく「地域の交通計画」を踏まえ、地域として、当該鉄道・軌道をどのように活用しようとしているかを確認・整理する。

本事業は、補助事業としては単年度で完結する事業ではあるが、安全性向上に資する設備の整備等については継続的な取組が求められることから、設備の整備等に関する中長期的な計画も踏まえ、事業実施のあり方について、確認・整理することが必要である。

2) 地域の特性の留意

事業の目標を設定するには、地域・地域交通の特性を踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1)」に示した上位計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

この際、表 24 に示すような点に留意が必要である。ただし、交通機関分担率のように、地域によってデータの蓄積がない事項もあり、そのような場合には可能な範囲内で対応する。

表 24 地域・地域交通の特性の把握における留意事項（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

留意事項	備考
地域の人口規模、面積等の基本的属性、交通体系、交通機関分担率（公共交通機関と自家用車の利用割合）等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。

3) 目標の設定

目標の設定に際しては、前述のように、「地域の目指すすがたや事業実施の目的」を踏まえて、地域が自主的に設定することが基本である。ただし、本国庫補助を得て実施する事業では、補助事業の趣旨に応じて事業が実施されているかどうかについて把握しておく必要がある。以上を踏まえた設定の考え方を示す。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、表 25 に示す目標を設定することが望ましい。

表 25 本制度の趣旨から見て設定が望ましい評価指標（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

目的	目標（指標）	No.	参照ページ
鉄道軌道の安全輸送の改善	計画に位置付けられた鉄道軌道安全輸送設備等整備事業において目指す整備水準（施工箇所数、整備率等）に対する達成状況	79	94

②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すすがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

（留意事項）

- ・以下の表 26 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。（ただし、設備の整備に関する指標のように、計画通り事業を実施することで目標値が達成できる事例も想定され、達成の確度が高い目標値を全て否定するものではない。）
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 26 地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致した評価指標（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

目的	目標（指標）	No.	参照ページ
鉄道軌道の安全輸送の改善	当該事業における設備（レール、マクラギ、落石等防護設備、A T S、列車無線設備、防風設備、車両等）の整備数	80	94
安定輸送の確保	輸送障害発生件数	81	94

1-4 地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査等事業のうち、地域公共交通調査事業については、計画を作成することが目的であり、実施する事業そのものに目標を設定するものではないことから、ここでは取り上げない。

(1) 地域協働推進事業

1) 地域公共交通総合連携計画との整合性、事業実施の目的の確認・整理

地域協働推進事業計画策定（注）の際には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画（以下「総合連携計画」）の具体的な実施計画として位置付け、整合性を確保することが重要である。

具体的には、総合連携計画に規定する「地域公共交通の活性化及び再生総合的かつ一体的な推進に関する基本的方針」や「目標」を確認・整理するとともに、それらに基づいて「何のために地域協働推進事業を実施するのか」を確認・整理する。

（注）地域協働推進事業は、生活交通ネットワーク計画ではなく地域協働推進事業計画に基づいて実施される。同計画には、地域協働推進事業の実施内容・実施主体、定量的目標等について記載することが必要である。

2) 地域の特性・ニーズへの留意

地域協働推進事業計画において事業の定量的な目標を設定するには、地域・地域交通の特性や地域住民等のニーズを踏まえ、地域の実情にあった目標とすることが必要である。

「1）」に示した総合連携計画策定の段階で、そのような地域の実情が十分に把握され、留意されていると考えられるが、さらに具体的な目標を設定するため、以下に示すような方法で、把握し整理しておくことが求められる。

この際、表 27 に示すような点に留意が必要である。ただし、交通機関分担率のように、地域によってデータの蓄積がない事項もあり、そのような場合には可能な範囲内で対応する。

表 27 地域・地域交通の特性の把握における留意事項

留意事項	備考
地域の人口規模、面積等の基本的属性、交通体系、交通機関分担率（公共交通機関と自家用車の利用割合）等を整理する。	他地域の事業内容、目標設定状況等を参考にする際に、条件の類似した地域を参考にすることが望ましい。
行政担当部署・担当者の類似評価の経験	初めての活用であっても、利用促進活動等に関する類似評価経験があれば、より精緻な指標選定が望まれる。

3) 目標の設定

目標には、「①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの」と「②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの」がある。

①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの

本制度の趣旨に鑑みると、次ページの表 28 に示す目標を設定することが望ましい。

表 28 本制度の趣旨から見て設定が望ましい目標の指標（地域協働推進事業）

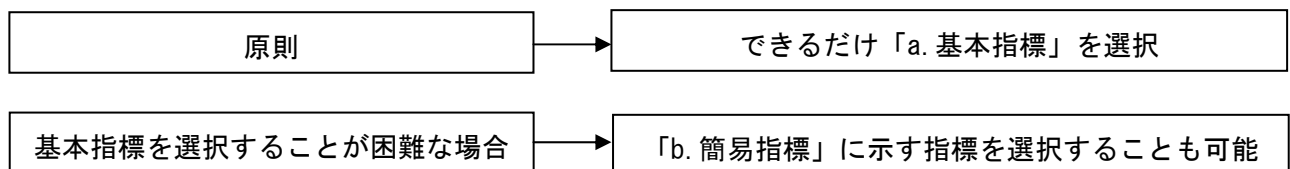
目的	目標（指標）	No.	参照ページ
公共交通利用者数の維持又は増加	住民等の公共交通利用者数	89	96
	住民等の公共交通利用率	90	96

②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの

地域の目指すがたや事業実施の目的を踏まえ、地域の実情に留意して、目標を設定する。

原則、次ページの表 29 に示す「a. 基本指標」に示す指標から、目的に応じた指標を選択する。

しかし、「a」に示す指標の中には、計測のために費用が掛かるものや、専門的な知識が必要なものも含まれる。そのため、基本指標を選択することが困難な場合には、「b. 簡易指標」に示す指標から選択することもできる。



（留意事項）

- ・次ページの表 29 に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、「1)」に基づき整理した、事業実施の目的に合致する指標を用いれば足りる。
- ・地域の目標に応じ、表に掲載されていない指標を設定することもできる。
- ・目標値の設定に際しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切でないが、一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも適切ではない。
- ・地域協働推進事業計画は最低3ヶ年以上の計画とすることが必要であるが、定量的な目標は期間を通じたものとして設定すれば足り、年度ごとに設定することまでを求めるものではない。このため、各年度における地域協働推進事業（地域協働推進事業費補助金）の事業評価に際しては、「目標・効果達成状況」の評価は求めない。
- ・事業者が必要なデータを把握していない場合もあるため、入手可能なデータに基づいた目標を設定すること。ただし事業者は、補助事業の実施に際し必要と認められる範囲において、データ提供に協力することが望ましい。

表 29 基本指標・簡易指標（地域協働推進事業事業）

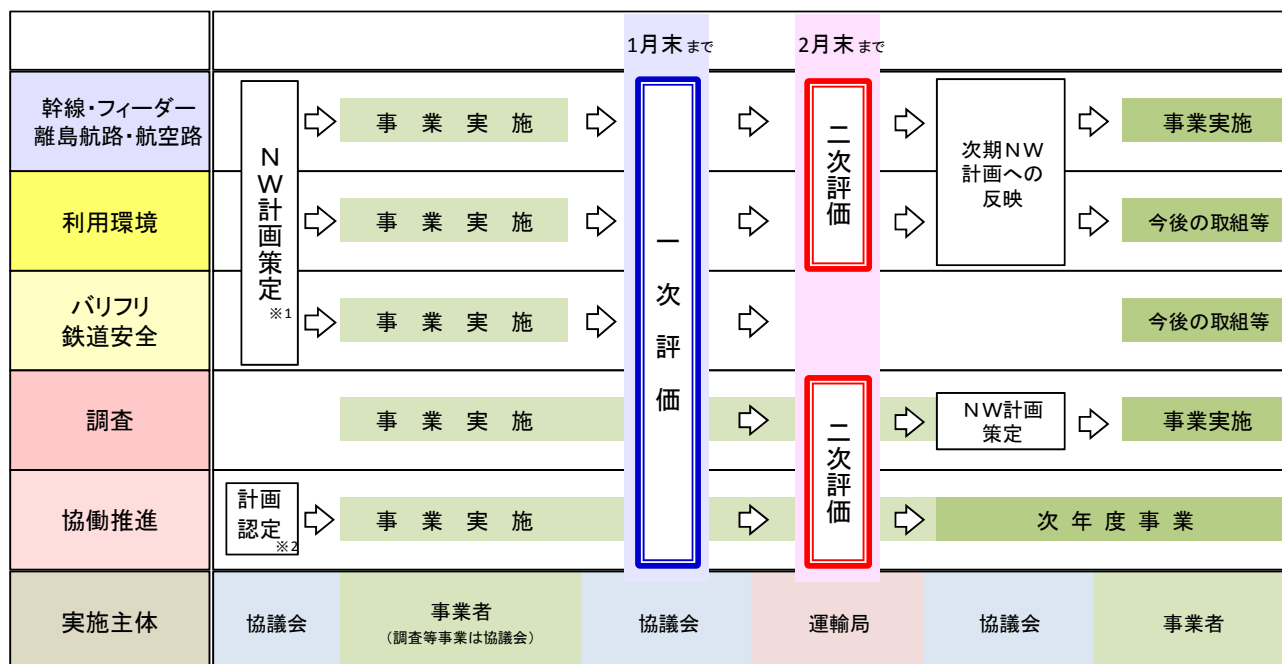
目的	a. 基本指標			b. 簡易指標		
	目標（指標）	No.	参照ページ	目標（指標）	No.	参照ページ
公共交通利用促進のための意識付け	モビリティマネジメント（MM）の実施対象者数 （対象者数の他にも、MMの種類に応じて様々な指標が考えられる。例 地域MM：世帯数、学校MM：対象学校数、職場MM：事業所数 等）	82	94	モビリティマネジメント（MM）における意識変容率	84	95
	モビリティマネジメント（MM）における行動変容率	83	95			
公共交通サービスの情報の周知	公共交通サービス情報へのアクセス数	85	95	公共交通サービスの情報発信数（パンフレット等の発行数、webでの発信画面数等）	88	96
	公共交通サービスの情報を得やすくなったと思っている住民の割合	86	95			
	地域の検討会・説明会への参加者数	87	96			
新たな公共交通利用者の確保	本事業の対象として発行した企画乗車券の発売枚数	91	96			
利用者、住民等の満足度の維持・向上	利用者、住民等の地域の公共交通サービス全体に対する満足度	92	97	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	93	97

2. 事業評価の進め方

2-1 事業評価の流れ

各事業では、生活交通ネットワーク計画（地域協働推進事業については地域協働推進事業計画）策定時に設定した目標に基づき、事業を実施し、その実施結果について、一次評価、二次評価を実施し、生活交通ネットワーク計画等に反映させる。

なお、評価対象期間中に事業内容の変更を行った場合にあっては、変更前・後それぞれの内容を踏まえた上で評価を実施すること。



※1 NW計画：生活交通ネットワーク計画

※2 地域協働推進事業計画の認定

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュール

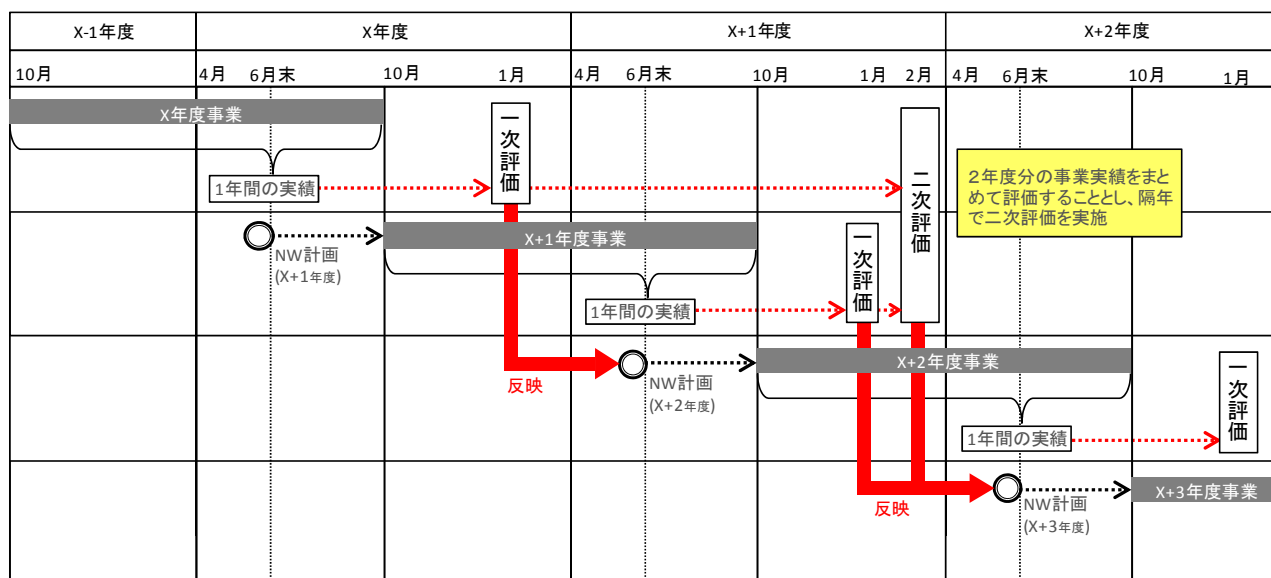
2-2 地域公共交通確保維持事業

- 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
- 離島航路運営費等補助金
- 離島航空路運航費等補助金（上記3事業と事業期間が異なる点に注意。P. 48 参照。）

1) 評価の実施単位

評価は運行系統、航路、航空路ごとに実施することが基本であるが、地域の目指すがたに応じ、生活交通ネットワーク計画において、複数の運行系統や補助対象外の系統等を包括して目標・効果が記載されている場合には、当該複数運行系統等を包括的に評価することができる。ただし、この場合にあって、可能な範囲内で、個々の運行系統等に係る目標・効果の状況についても把握しておくことが望ましい。

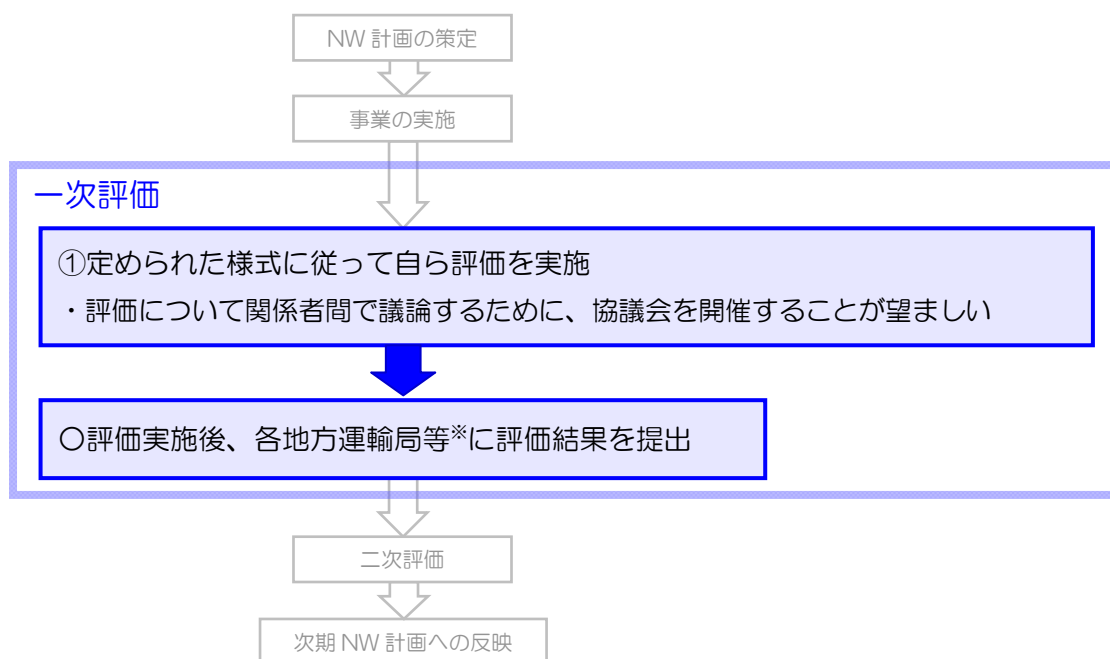
2) 全体スケジュール



※離島航空路運航費等補助金については事業期間が異なる（P. 48 参照）

3) 一次評価

地域公共交通確保維持事業における一次評価は、事業の実施状況や改善点の把握を行うため、協議会自らが、毎年度の補助事業終了後（事業年度終了後）に評価を行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

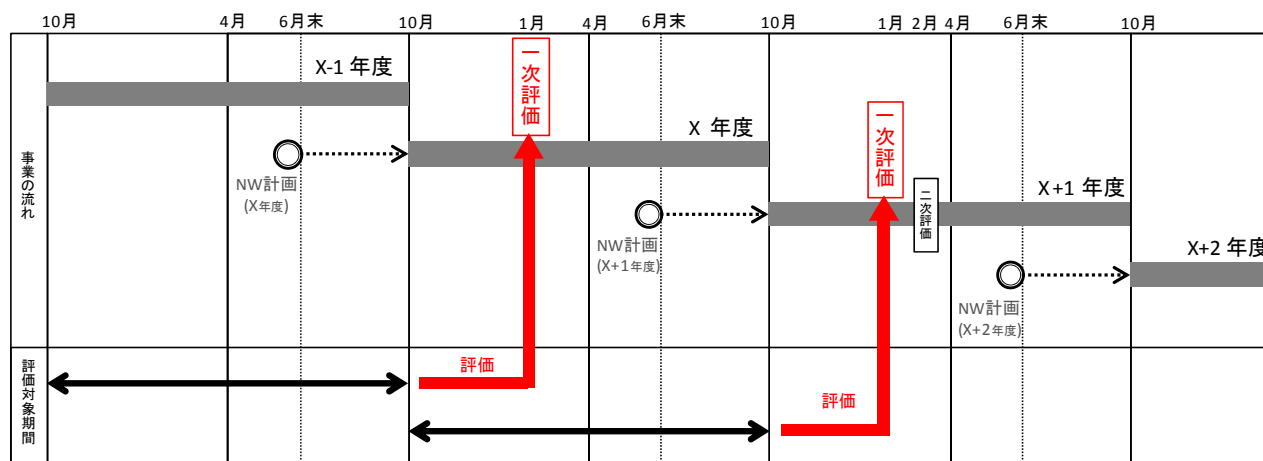
地域公共交通確保維持事業は、生活交通の確保・維持を目的とするものであるが、系統等が確保・維持されれば、それをもって評価が完結するわけではない。「1-2」において述べたとおり、本事業は、地域の目指すがた、地域の交通のあり方などを反映させた「事業実施の目的」を踏まえて実施することが必要であることから、評価に際してもそれらの観点が必要である。

このため、単に事業を完了（系統等の確保・維持）したかどうかだけでなく、事業実施の目的を踏まえて設定された目標（指標・目標値）による検証等をもとに、一次評価を実施することとなる。

①一次評価の実施対象

地域公共交通確保維持事業においては、毎年、補助対象事業全てについて事業（事業年度）終了後に評価を実施する。

②評価の手順



③作業内容

協議会において、運行系統、航路・航空路ごとに（地域の目標設定によってはそれらをまとめた単位による）、補助事業の実施状況、目標・効果の達成状況を把握し、今後の改善点を検討する。

それらの結果は、以下に示す様式に整理し、地方運輸局等に提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

平成 年 月 日

協議会名

評価対象事業名



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
①	②	③	④	⑤	⑥

□記載方法□

- ・事業メニューごとに評価を実施すること。
- ・評価を実施する単位につき一行を使用すること。
- ・系統・箇所が複数該当する場合は、適宜行を追加すること。

☆ 評価対象事業名：

事業評価を実施する対象となる事業メニューの名称を記載する。

- ・地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
- ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
- ・離島航路運営費等補助金
- ・離島航空路運航費等補助金 など

① 補助対象事業者等：

補助対象となる事業者等の名称を記載する。

なお、評価は運行系統等の別に実施することが基本であるが、生活交通ネットワーク計画において複数の運行系統等を包括して目標・効果が記載されている場合には、当該複数運行系統等を包括的に評価することができる。

② 事業概要：

系統名、航（空）路名、運行（航）区間等を記載する。

陸上交通に係る確保維持事業において車両減価償却費等国庫補助金を受けている場合及び離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合においては、その旨を記載する。

（注）それらの補助については、運行費（運営費）補助と一体として実施すれば足りる。ただし、地域の判断に応じて個別に評価を実施することを否定するものではない。

③ 前回の事業評価結果（又は類似事業）の反映状況：

当該事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通ネットワーク計画に反映させた上で事業を実施したのかを記載する。

④ 事業実施の適切性：

生活交通ネットワーク計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A,B,C の3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を明らかにする。

A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤ 目標・効果達成状況：

生活交通ネットワーク計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）かを、設定した目標ごとに A,B,C の3段階で評価する。目標・効果が達成できなかった（達成できない見込み）場合には、理由等を分析の上明らかにする。

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

- ・評価は、判定結果のみをもって一喜一憂すべき性質のものではなく、その結果を次年度以降の事業にどのように反映させ、改善に取り組むべきかという検討を行うことこそが重要である。

⑥ 事業の今後の改善点（特記事項を含む）：

地域公共交通確保維持事業を継続して実施する場合は、必要に応じて、上記の検証結果を踏まえて具体的な改善策を検討する。

「事業実施の適切性」や「目標・効果達成状況」において、「B」「C」となった項目を中心に、そのようになった要因を分析し、事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載する。改善策は、事業者の取組だけでなく、地域の取組について広く検討する。特に、評価結果を生活交通ネットワーク計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。

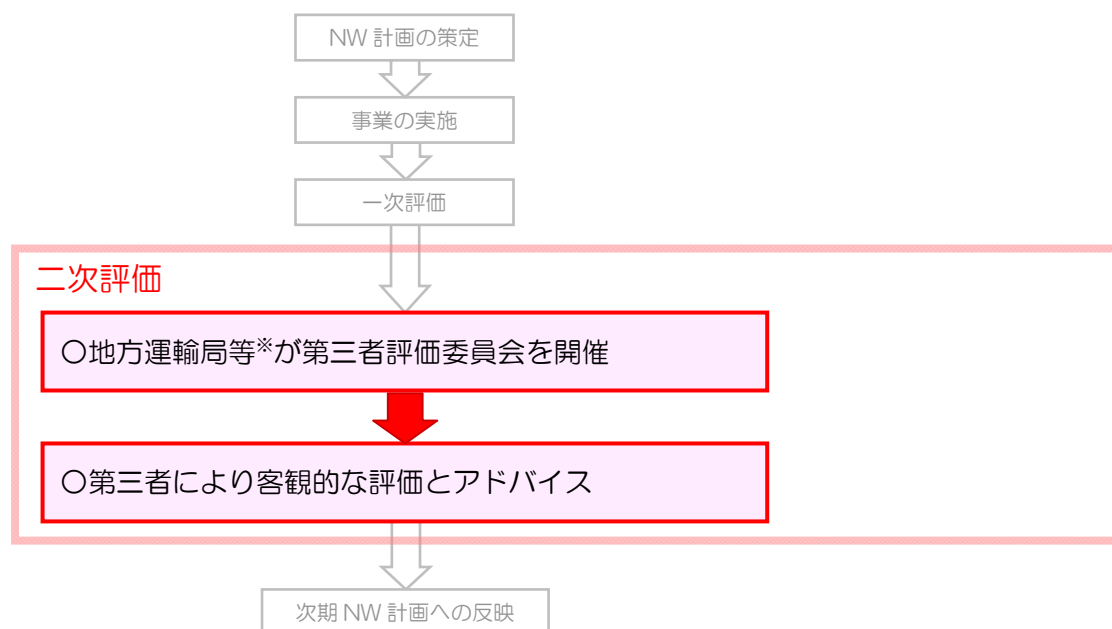
また、「目標・効果達成状況」において評価の対象とならない事項を中心に、事業の実施に関して特記すべき事項がある場合には、その内容を簡潔に記載する。

併せて、より適切な目標設定について検討する。なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載する。

また、地域公共交通確保維持事業を実施している協議会が様式を提出する際には、二次評価において第三者評価委員等が生活交通ネットワーク計画との関連も踏まえて評価が実施できるよう、協議会ごとに、同計画に掲げる「地域の交通のあり方」をあわせて報告する。（この報告内容自体は二次評価の対象ではない。）

4) 二次評価

地域公共交通確保維持事業における二次評価は、一次評価の結果に関し、各地方運輸局等に設置された学識経験者等による第三者評価委員会において、客観性・妥当性の検証を行うとともに、今後に向けてのアドバイスを行うものである。



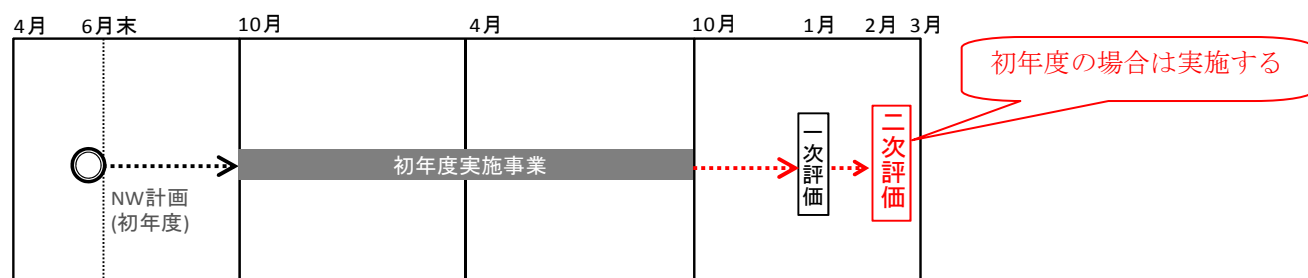
※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

一次評価の項で述べた通り、地域公共交通確保維持事業では、「事業実施の目的」を踏まえた評価が必要である。しかし、事業実施の目的は地域によって様々であり、それらを踏まえて設定された目標（指標・目標値）も様々であることから、適切に評価がなされているかどうか（目標自体が適切であるか、その評価結果が適切であるかなど）第三者の視点によるチェックを行う必要がある。

①二次評価の実施対象

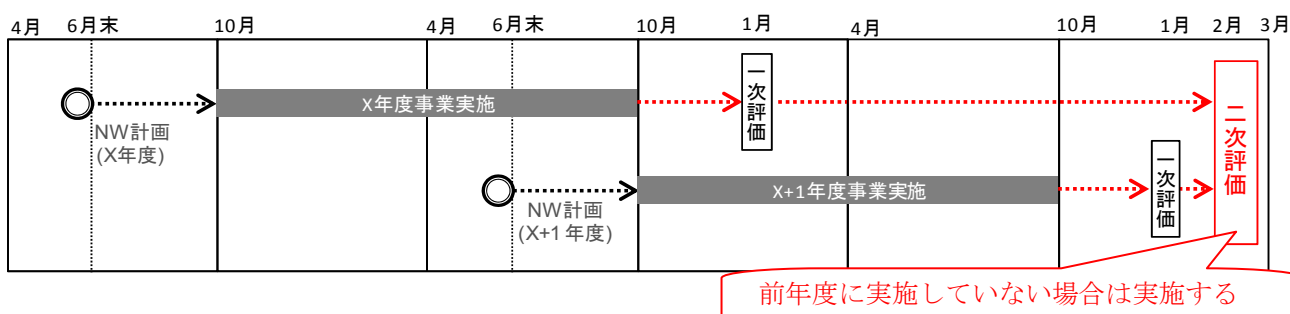
地域公共交通確保維持事業においては、毎年、補助対象事業全てについて一次評価を実施する必要があるが、二次評価は次ページに掲げる6つの類型に該当する事業が対象となる。このため、評価実施に際し、各事業が当該年度において評価の実施対象となるか、あるいは協議会として二次評価の実施を希望するかについて地方運輸局等と確認・調整を行うこと。

1. 事業開始初年度のもの

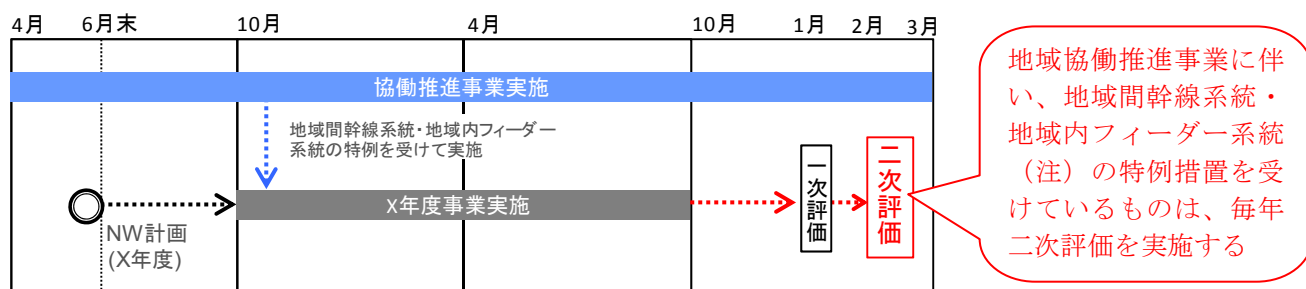


※地域公共交通調査事業から移行したものを含む。

2. 前年度に二次評価を実施していないもの



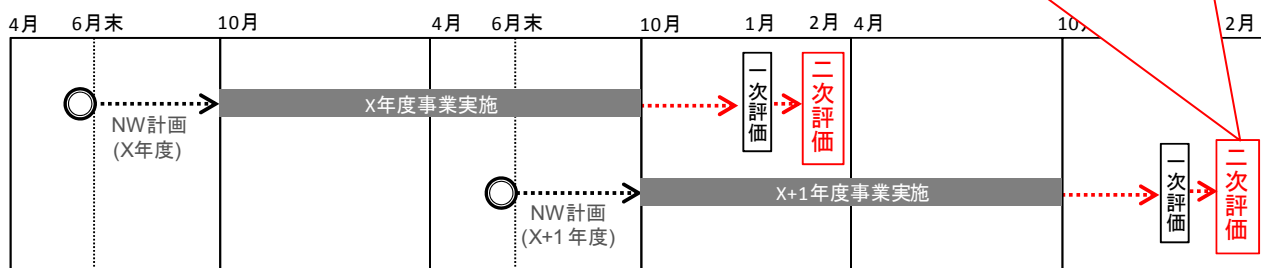
3. 地域協働推進事業に伴い、地域間幹線系統・地域内フィーダー系統の特例措置を受けているもの



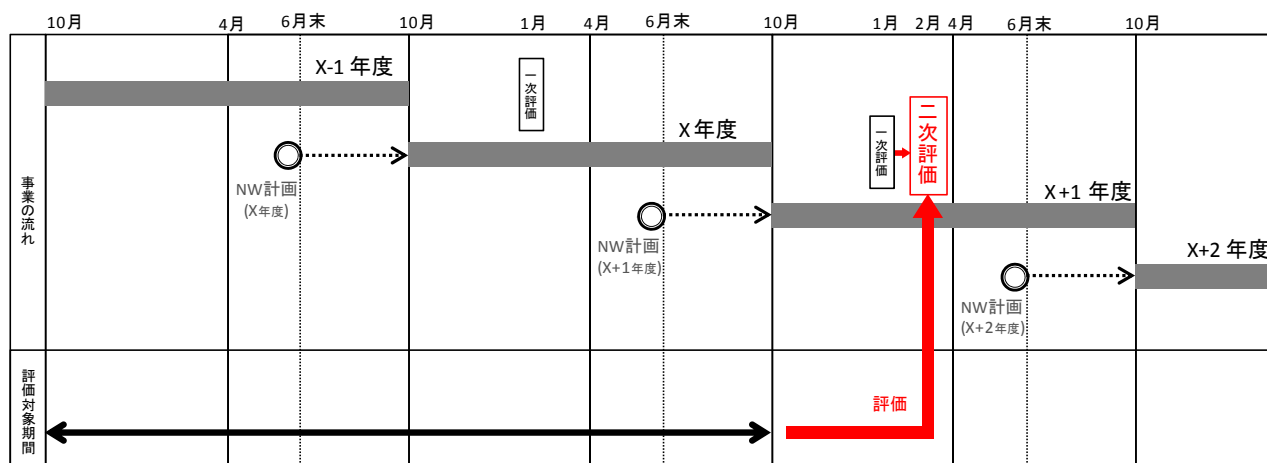
（注）地域間幹線系統については特例措置の対象期間中、地域内フィーダー系統については、地域協働推進事業計画の計画期間内を対象として二次評価を毎年実施する。

4. 一次評価の結果が芳しくないもの
5. 二次評価の実施を希望する場合
6. その他運輸局が必要と認めるもの

前年度に実施していても、一次評価の結果が芳しくないもの、二次評価の実施を希望する場合、その他運輸局が必要と認める場合は実施する



②評価の手順



③作業内容

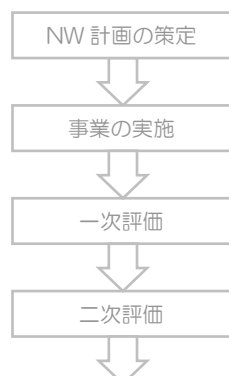
地方運輸局等が開催する第三者評価委員会において、①に示す条件に合致する事業を対象とし、協議会が提出した一次評価結果について、第三者評価委員から客観性・妥当性の検証を受けるとともに、今後に向けてのアドバイスを受ける。

地方運輸局等が主体となって実施することになるが、協議会では以下の点に留意する必要がある。

- 基本的な評価の実施内容・スケジュールは各地方運輸局等で同一であるが、地域によって提出書類（評価対象）について独自の工夫を行っている地方運輸局等もあることから、実施方法の詳細については担当部局によく確認すること。

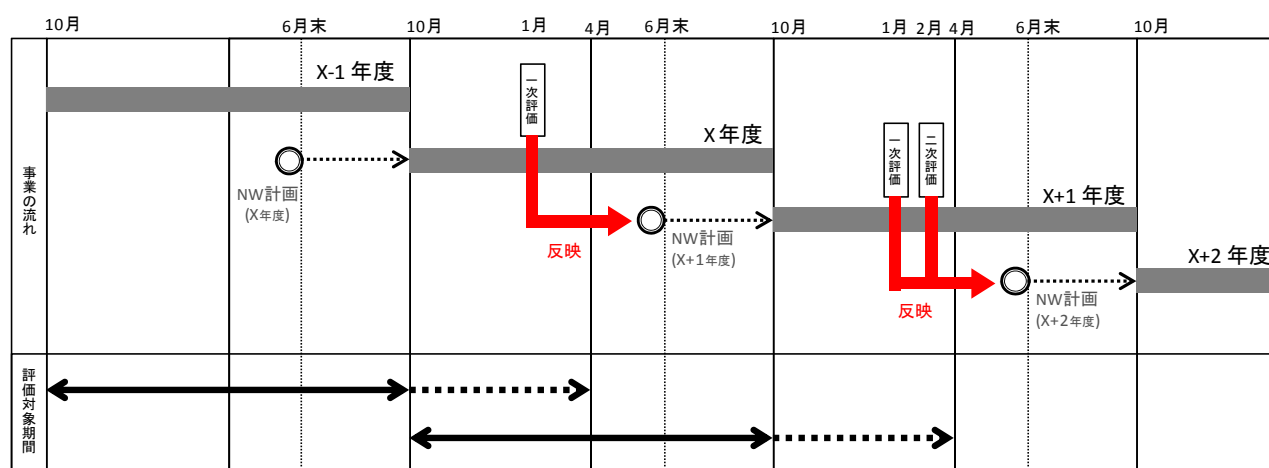
5) 生活交通ネットワーク計画等への反映のさせ方

一次評価結果及び、二次評価を実施した場合にはその結果を、次期生活交通ネットワーク計画に反映させる。



○次期生活交通ネットワーク計画への反映

① 反映の手順



② 作業内容

地域公共交通確保維持事業は基本的に毎年度継続して実施される事業であることから、評価結果を後年度の事業に反映させることが必要である。具体的には、一次評価における協議会の評価結果、二次評価における第三者評価委員による検証・アドバイス等を踏まえ、改善点を生活交通ネットワーク計画に反映させる。(二次評価の実施対象とならない年度においても、協議会における一次評価の結果を受けて、後年度の生活交通ネットワーク計画へ反映させることも可能。)

なお、評価対象期間外の実績（事業評価の評価実施対象期間終了後から生活交通ネットワーク計画策定までの間の最新データ）を含めて計画に反映させることも可能である。

③留意事項

生活交通ネットワーク計画等への反映は、特に、一次評価で「B」「C」となった項目を中心に、検討を行う必要があるが、評価が「A」であったとしても、目標（指標・目標値）の設定自体が適切でなかった可能性（達成が容易な目標を設定した場合等）もあることから、評価が「A」であったことをもって、改善が不必要ということにはならない。「A」となった項目についても、目標（指標・目標値）の設定が妥当であったかどうかについても検討し、改善の必要性を検討する必要がある。

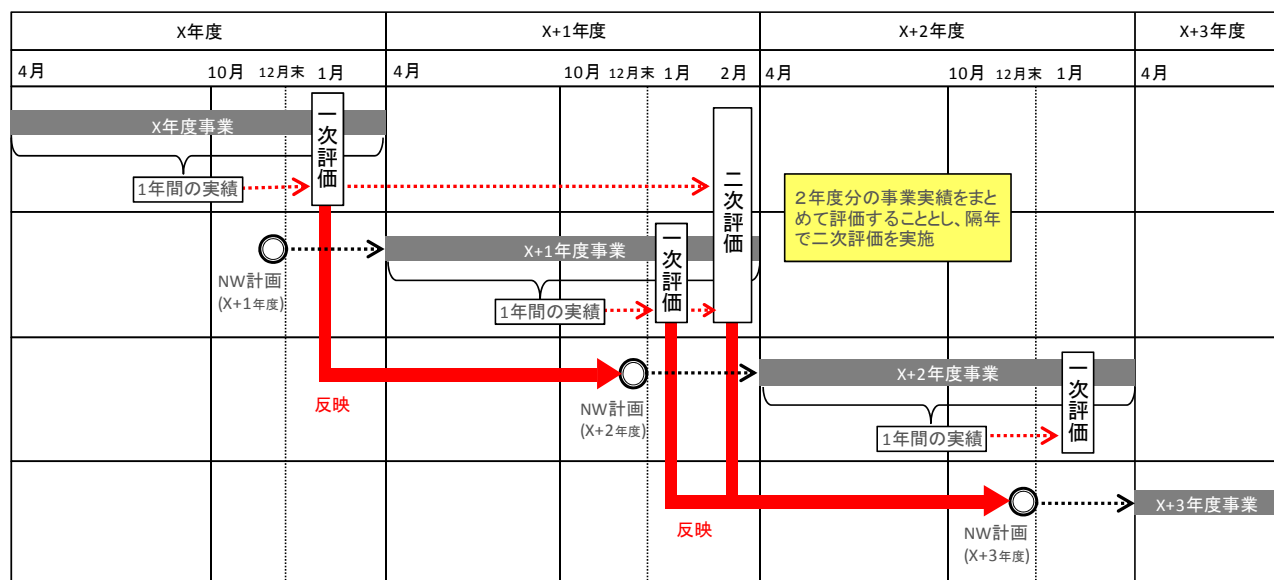
逆に、「C」であったことのみをもって直ちにその事業が不適切であることを意味するものではなく、事業評価の結果を次年度以降の事業にどのように反映させ、次年度以降の事業評価において再度「C」となることがないように、改善に取り組んでいくことが重要である。

※ 離島航空路の場合

陸上交通（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統）及び離島航路に係る確保維持事業の事業期間は、前述の通り毎年10月から翌9月までであるが、離島航空路については4月から翌3月までであり、確保維持事業の他の事業メニューとは異なる。

一方で、事業評価は他の事業メニューと同時期に実施するが、事業期間終了後ではなく、事業期間中に事業評価を実施することとなる点に注意が必要である。（詳細は以下のスケジュール表を参照）。

なお、上記の点を除き、離島航空路についての二次評価の基本的な考え方については、他のメニューと同様であり、基本的に二次評価は隔年実施となるが、評価を実施するにあたり、詳細はよく地方運輸局等に確認すること。



全体スケジュール（離島航空路運航費等補助金）

2-3 地域公共交通バリア解消促進等事業

(1) バリアフリー化設備等整備事業

1) 評価の実施単位

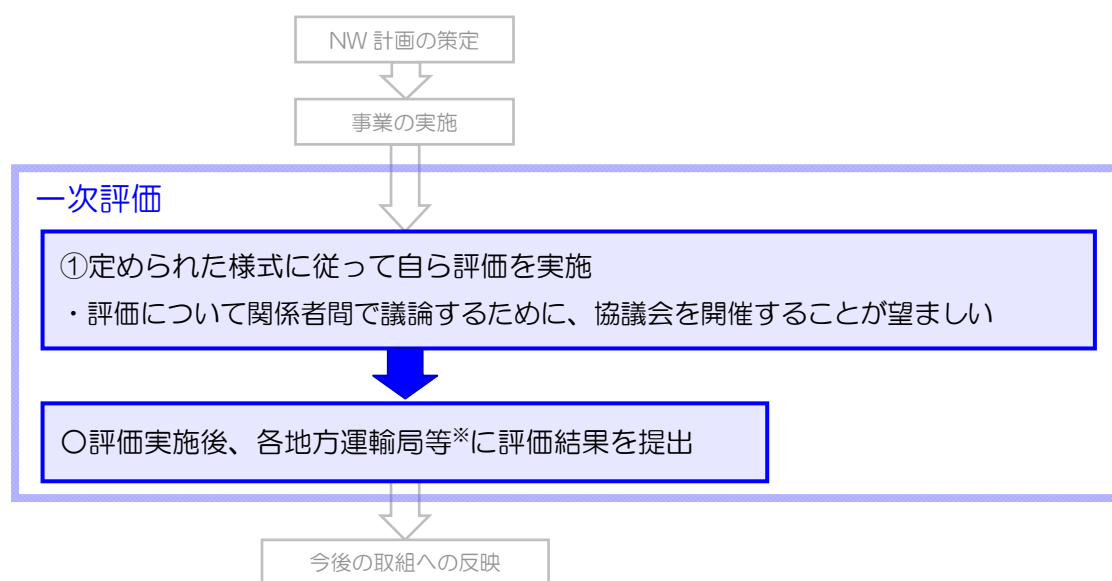
評価は設備等ごとに実施することが基本であるが、地域の目指す姿や補助対象事業の性質に応じ、駅、事業者、協議会等ごとの別に実施することも可能である。

2) 全体スケジュール

X年度	X+1年度		X+2年度
4月	4月	1月	4月
X年度事業		一次評価	
1年間の実績		反映	今後の取組等

3) 一次評価

バリアフリー化設備等整備事業における一次評価は、事業の実施状況や改善点の把握を行うため、協議会自らが事業（会計年度）終了後、一定期間経過後に評価を行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

バリアフリー化設備等整備事業は、公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上を図るために実施するものである。地域におけるバリアフリー化の取組は一定の期間を要することが多いことから、補助事業としてはそれぞれ単年度の事業であったとしても、当該事業についての事業評価の結果を、地域における今後の取組へ反映させることが必要である。

（注）ただし、バリアフリー化の取組は、バリアフリー法や同法に基づく基本方針（移動等円滑化の促進に関する基本方針）等に基づいて国の施策として実施されるほか、事業と効果（段差解消等）の関係が明確であることから、協議会自らの評価で足り、その結果についての第三者による検証までは要しないものと考えられる。このため、バリアフリー化設備等整備事業については、二次評価は実施しないものとする。

①一次評価の実施対象

バリアフリー化設備等整備事業においては、各年度の補助対象事業全てについて、事業（当該会計年度）終了後に評価を実施する。ただし、交付決定を受けた会計年度中に事業が完了せず、予算の繰越を行った場合については、当該事業完了後、最初の事業評価実施時期に評価を行う。

②作業内容

協議会において、施設等ごとに（地域の目標設定によってはそれらをまとめた単位によって）、補助事業の実施状況、目標・効果の達成状況を把握し、地域における今後の取組への反映の検討、計画自体について改善すべき点の有無についての確認等を実施する。

それらの結果は、以下に示す様式に整理し、地方運輸局等に提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

平成 年 月 日

協議会名

評価対象事業名

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
①	②	③	④	⑤	⑥

□記載方法□

- ・事業メニューごとに評価を実施することとし、評価対象の事業名を様式上部に記載すること。
- ・評価を実施する単位につき一行を使用すること。
- ・系統・箇所が複数該当する場合は、適宜行を追加すること。

☆ 評価対象事業名：

事業評価を実施する対象となる事業メニューの名称を記載する。

- ・バリアフリー化設備等整備事業

① 補助対象事業者等：

補助対象となる事業者等の名称を記載する。

② 事業概要：

実施したバリアフリー化設備等整備の内容を具体的に記載する。

③ 前回の事業評価結果（又は類似事業）の反映状況：

過去に実施した類似事業又は先行事業の評価結果を反映させた場合は、その事業評価結果をどのように反映させて事業を実施したのかを記載する。

④ 事業実施の適切性：

事業計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A, B, C の3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を明らかにする。

A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤ 目標・効果達成状況：

事業計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）かを、設定した目標ごとに A, B, C の3段階で評価する。目標・効果が達成できなかった（達成できない見込み）場合には、理由等を分析の上明らかにする。

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

- ・評価は、判定結果のみをもって一喜一憂すべき性質のものではなく、その結果を次年度以降の事業にどのように反映させ、改善に取り組むべきかという検討を行うことこそが重要である。

⑥ 事業の今後の改善点（特記事項を含む）：

必要に応じて、上記の検証結果を踏まえて具体的な改善策を検討する。

「事業実施の適切性」や「目標・効果達成状況」において、「B」「C」となった項目を中心に、そのようになった要因を分析し、今後の地域における取組（後続事業又は類似事業）における改善点を記載する。改善策は、事業者の取組だけでなく、地域の取組について広く検討する。

また、「目標・効果達成状況」において評価の対象とならない事項を中心に、事業の実施に関して特記すべき事項がある場合には、その内容を簡潔に記載する。

併せて、より適切な目標設定について検討する。

4) 今後の取組等への反映のさせ方

一次評価結果を今後の地域における取組に反映させる。



○今後の地域の取組（後続事業・類似事業）への反映

①作業内容

地域におけるバリアフリー化の取組は、前述のとおり、継続して実施されることが多いと考えられることから、一次評価の結果を踏まえた改善点等を、後年度の継続事業あるいは類似する事業に反映させるとともに、必要に応じて、地域におけるバリアフリー化の計画自体についての見直し等を実施する。

②留意事項

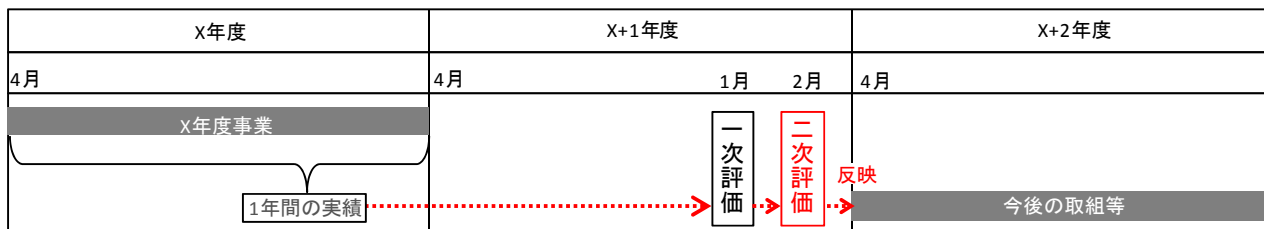
今後の地域における取組への反映は、特に、一次評価で「B」「C」となった項目を中心に、検討を行う必要があるが、評価が「A」だったとしても、目標（指標・目標値）の設定自体が適切でなかった可能性（達成が容易な目標を設定した場合等）もあることから、評価が「A」であったことをもって、改善が不必要ということにはならない。「A」となった項目についても、目標（指標・目標値）の設定が妥当であったかどうかについても検討し、改善の必要性を検討する必要がある。

(2) 利用環境改善促進等事業

1) 評価の実施単位

評価は設備等ごとに実施することが基本であるが、地域の目指す姿や補助対象事業の性質に応じ、事業者、協議会等ごとの別に実施することも可能である。

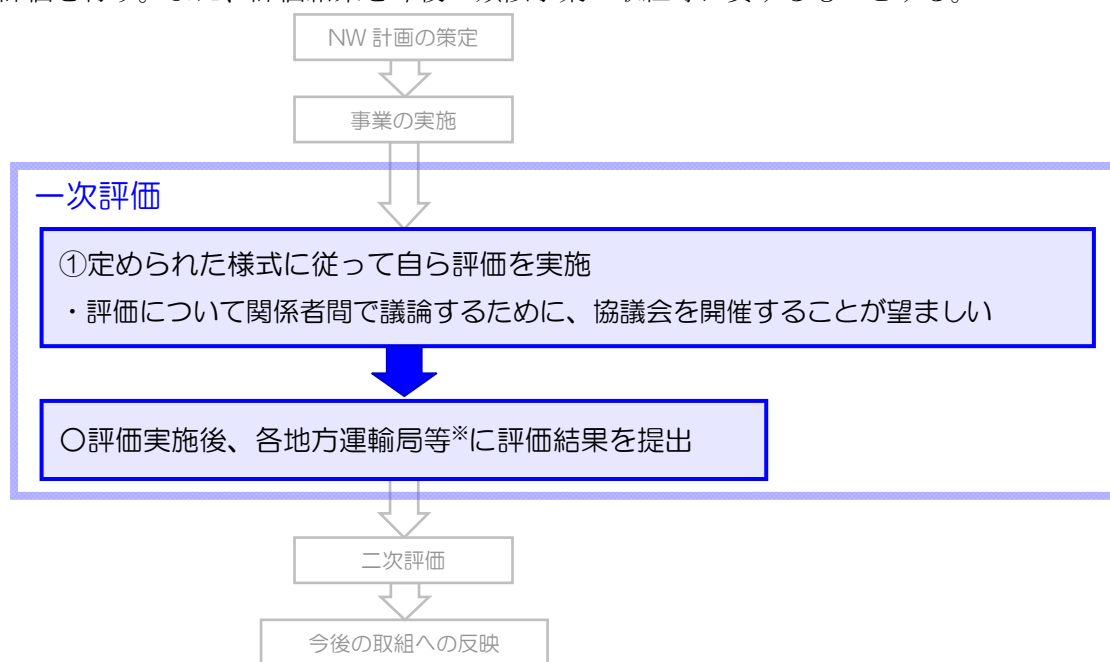
2) 全体スケジュール



3) 一次評価

利用環境改善促進等事業における一次評価は、事業の実施状況や改善点の把握を行うため、協議会自らが事業（会計年度）終了後、一定期間経過後に評価を行うものである。

単に事業を完了させるだけでなく、地域の目的との関係を踏まえて、事業の内容を確認するために、評価を行う。また、評価結果を今後の類似事業の取組等に資するものとする。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

利用環境改善促進等事業は、バリアフリー化されたまちづくりの一環としてより制約の少ないシステムの導入等地域公共交通の利用環境改善を促進するために実施するものであるが、補助対象の設備等が導入されれば、それをもって評価が完結するわけではない。「1-3」で述べたとおり、本事業は、地域の目指すすがた、地域の交通のあり方などを反映させた「事業実施の目的」を踏まえた上で、導入された設備等を利用・活用することが必要であることから、評価に際してもそれらの観点が必要である。

このため、単に設備等が導入されたかどうかだけでなく、事業実施の目的を踏まえて設定された目標（指標・目標値）による検証等をもとに、一次評価を実施することとなる。

①一次評価の実施対象

利用環境改善促進等事業においては、各年度の補助対象事業全てについて、事業（当該会計年度）終了後に評価を実施する。ただし、交付決定を受けた会計年度中に事業が完了せず、予算の繰越を行った場合については、当該事業完了後、最初の事業評価実施時期に評価を行う。

②作業内容

協議会において、設備等ごとに（地域の目標設定によってはそれらをまとめた単位によって）、補助事業の実施状況、目標・効果の達成状況を把握し、今後の改善点を検討する。

それらの結果は、以下に示す様式に整理し、地方運輸局等に提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

平成 年 月 日

協議会名

評価対象事業名



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
①	②	③	④	⑤	⑥

□記載方法□

- ・事業メニューごとに評価を実施することとし、評価対象の事業名を様式上部に記載すること。
- ・評価を実施する単位につき一行を使用すること。
- ・系統・箇所が複数該当する場合は、適宜行を追加すること。

☆ 評価対象事業名：

事業評価を実施する対象となる事業メニューの名称を記載する。

- ・利用環境改善促進等事業

① 補助対象事業者等：

補助対象となる事業者等の名称を記載する。

② 事業概要：

実施した利用環境改善促進等事業の内容を具体的に記載する。

③ 前回の事業評価結果（又は類似事業）の反映状況：

過去に実施した類似事業又は先行事業の評価結果を反映させた場合は、その事業評価結果をどのように反映させて事業を実施したのかを記載する。

④ 事業実施の適切性：

事業計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A, B, C の3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を明らかにする。

A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤ 目標・効果達成状況：

事業計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）かを、設定した目標ごとに A, B, C の3段階で評価する。目標・効果が達成できなかった（達成できない見込み）場合には、理由等を分析の上明らかにする。

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

- ・評価は、判定結果のみをもって一喜一憂すべき性質のものではなく、その結果を次年度以降の事業にどのように反映させ、改善に取り組むべきかという検討を行うことこそが重要である。

⑥ 事業の今後の改善点（特記事項を含む）：

「事業実施の適切性」や「目標・効果達成状況」において、「B」「C」となった項目を中心に、そのようになった要因を分析し、今後の地域における取組（後続事業又は類似事業）における改善点を記載する。改善策は、事業者の取組だけでなく、地域の取組について広く検討する。

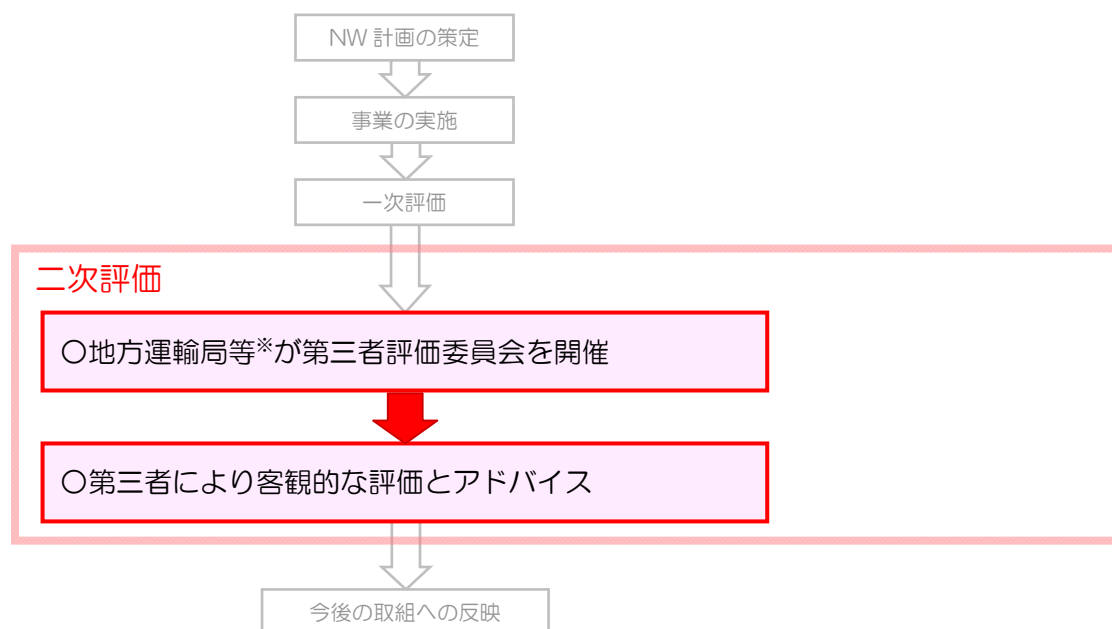
また、「目標・効果達成状況」において評価の対象とならない事項を中心に、事業の実施に関して特記すべき事項がある場合には、その内容を簡潔に記載する。

併せて、より適切な目標設定について検討する。

また、利用環境改善促進等事業を実施している協議会が様式を提出する際には、二次評価において第三者評価委員等が生活交通ネットワーク計画との関連も踏まえて評価が実施できるよう、協議会ごとに、同計画に掲げる「地域の交通のあり方」（生活交通ネットワーク計画に代えて生活交通改善事業計画を策定した場合にあっては、事業実施の目的・必要性とすることも可）をあわせて報告する。（この報告内容自体は二次評価の対象ではない。）

4) 二次評価

利用環境改善促進等事業における二次評価は、一次評価の結果に関し、各地方運輸局等に設置した学識経験者等による第三者評価委員会において、客観性・妥当性の検証を行うとともに、今後に向けてのアドバイスを行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

一次評価の項で述べた通り、利用環境改善促進等事業では、事業実施の目的を踏まえた評価が必要である。このため、それらを踏まえて設定された目標（指標・目標値）について、適切に評価がなされているかどうか（目標自体が適切であるか、その評価結果が適切であるかなど）はもとより、導入された設備等が適切に利用・活用されているかどうかについても、第三者の視点によるチェックを行う必要がある。

①二次評価の実施対象

利用環境改善促進等事業においては、全ての事業について二次評価を実施する。（確保維持事業では、年度により二次評価の実施対象となる場合とされない場合があるが、利用環境改善促進等事業では全事業を対象として二次評価を実施する。）

②作業内容

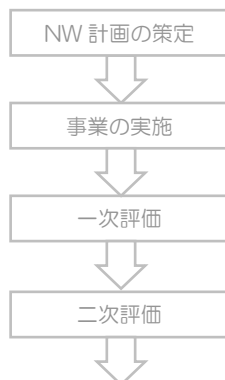
地方運輸局等が開催する第三者評価委員会において、協議会が提出した一次評価結果について、第三者評価委員から客観性・妥当性の検証を受けるとともに、今後に向けてのアドバイスを受ける。

地方運輸局等が主体となって実施することになるが、協議会では以下の点に留意する必要がある。

- ・基本的な評価の実施内容・スケジュールは各地方運輸局等で同一であるが、地域によって提出書類（評価対象）について独自の工夫を行っている地方運輸局等もあることから、実施方法の詳細については担当部局によく確認すること。

5) 今後の取組等への反映のさせ方

一次評価結果及び二次評価結果を今後地域の取組に反映させる。



○今後の地域の取組（後続事業・類似事業）への反映

①作業内容

利用環境改善促進等事業では、補助事業としては単年度限りではあるものの、地域の取組としては継続して実施されることも多いと考えられることから、一次評価の結果を踏まえた改善点等を、後年度の継続事業あるいは類似する事業に反映させる。

②留意事項

今後の地域の取組への反映は、特に、一次評価で「B」「C」となった項目を中心に、検討を行うことが必要であるが、評価が「A」だったとしても、目標（指標・目標値）の設定自体が適切でなかった可能性（達成が容易な目標を設定した場合等）もあることから、評価が「A」であったことをもって、改善が不必要ということにはならない。

「A」となった項目についても、目標（指標・目標値）の設定が妥当であったかどうかについても検討し、改善の必要性を検討する必要がある。

～コラム～

1. 地域公共交通確保維持改善事業について

本ガイダンスで取り扱っている「地域公共交通確保維持改善事業」に関する説明資料や補助金交付要綱、各種様式などは、国土交通省のウェブサイトに掲載しています。本ガイダンスで解説している事業評価については、当該補助金交付要綱・実施要領に定めがありますので、こちらからご確認ください。

国土交通省 → 総合政策 → 公共交通政策部 → 地域公共交通確保維持改善事業

URL : http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

2. 地域公共交通支援センターのご紹介

国土交通省では、地域公共交通に関する各地の様々な取組を紹介したウェブサイト、「地域公共交通支援センター」を運営しています。国土交通省の出先機関である地方運輸局のネットワークを最大限に活用し、地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例を一元的に、常に最新の情報を発信するためのウェブサイトとなっています。

なお、上記の国土交通省公共交通政策部のページから入ることができます。

URL : <http://koutsu-shien-center.jp/index.html>



国土交通省総合政策局公共交通政策部のゆるキャラ「のりたろう」のご紹介

国土交通省公共交通政策部には、公共交通の利用促進を目的としたゆるキャラ「のりたろう」がいます。当部が毎月配信している公共交通メールマガジンでは度々登場いたしますので、是非とも探してみてください。

【名前】 のりたろう

【略歴】 公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった

【備考】 ・ 移動手段は徒歩
・ 猫であるため 100 歩ごとに休憩が必要
・ 定員は運転手を含め一人



(3) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

1) 評価の実施単位

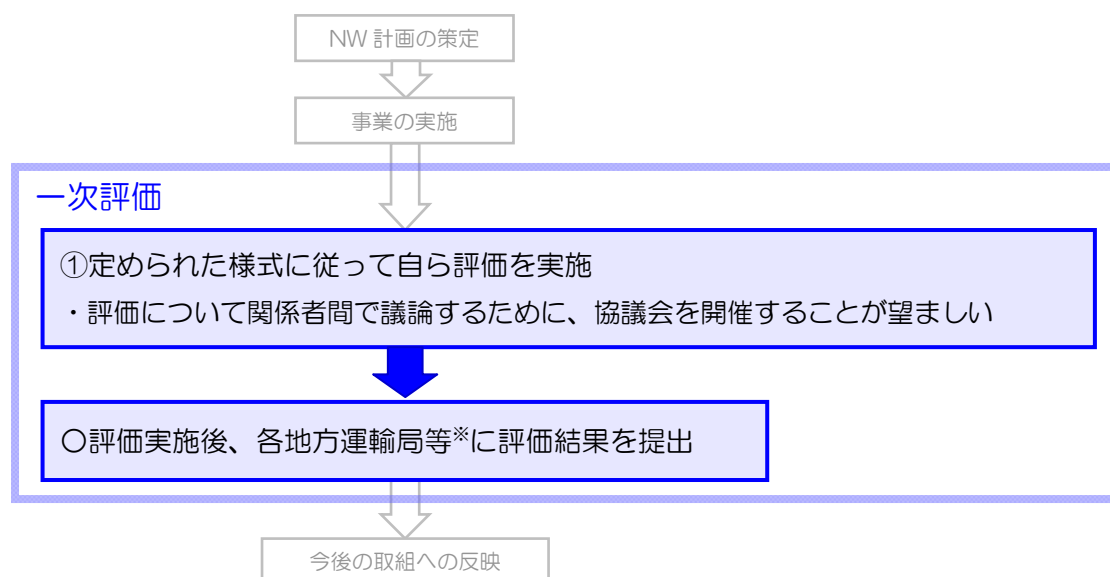
評価は設備等ごとに実施することが基本であるが、地域の目指す姿や、補助対象事業の性質に応じ、事業者等ごとの別に実施することも可能である。

2) 全体スケジュール

X年度	X+1年度	X+2年度
4月	4月 1月	4月
X年度事業	一次評価	今後の取組等
1年間の実績	反映	

3) 一次評価

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業における一次評価は、事業の実施状況や改善点の把握を行うため、協議会自らが事業（会計年度）終了後、一定期間経過後に評価を行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業は、安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等に対して支援を実施するものである。安全な鉄道輸送の確保の取組は長期的な計画に基づき、継続的に取組を実施することが通例であると考えられることから、補助事業としては単年度の事業であったとしても、当該事業についての事業評価の結果を、地域における今後の取組へ反映させることが必要である。

（注）ただし、事業と効果（安全性の向上）の関係が明確であることから、協議会自らの評価で足り、その結果についての第三者による検証までは要しないものと考えられる。このため、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業については、二次評価は実施しないものとする。

①一次評価の実施対象

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業においては、各年度の補助対象事業全てについて、事業（当該会計年度）終了後に評価を実施する。ただし、交付決定を受けた会計年度中に事業が完了せず、予算の繰越を行った場合については、当該事業完了後、最初の事業評価実施時期に評価を行う。

②作業内容

協議会において、設備等の種類ごと（地域の目標設定によっては事業者ごと等）、補助事業の実施状況、目標・効果の達成状況を把握し、地域（鉄道事業者）における今後の取組への反映の検討、安全性の向上に関する長期的な計画自体についての改善すべき点の有無についての確認等を実施する。

それらの結果は、以下に示す様式に整理し、地方運輸局等に提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

平成 年 月 日

協議会名

評価対象事業名



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
①	②	③	④	⑤	⑥

□記載方法□

- ・事業メニューごとに評価を実施することとし、評価対象の事業名を様式上部に記載すること。
- ・評価を実施する単位につき一行を使用すること。
- ・系統・箇所が複数該当する場合は、適宜行を追加すること。

☆ 評価対象事業名：

事業評価を実施する対象となる事業メニューの名称を記載する。

- ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

① 補助対象事業者等：

補助対象となる事業者等の名称を記載する。

② 事業概要：

実施した鉄道軌道安全輸送設備等整備の内容等を具体的に記載する。

③ 前回の事業評価結果（又は類似事業）の反映状況：

過去に実施した類似事業又は先行事業の評価結果を反映させた場合は、その事業評価結果をどのように反映させて事業を実施したのかを記載する。

④ 事業実施の適切性：

事業計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A, B, C の3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を明らかにする。

A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤ 目標・効果達成状況：

事業計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）かを、設定した目標ごとに A, B, C の3段階で評価する。目標・効果が達成できなかった（達成できない見込み）場合には、理由等を分析の上明らかにする。

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

- ・評価は、判定結果のみをもって一喜一憂すべき性質のものではなく、その結果を次年度以降の事業にどのように反映させ、改善に取り組むべきかという検討を行うことこそが重要である。

⑥ 事業の今後の改善点（特記事項を含む）：

必要に応じて、上記の検証結果を踏まえて具体的な改善策を検討する。

「事業実施の適切性」や「目標・効果達成状況」において、「B」「C」となった項目を中心に、そのようになった要因を分析し、今後の地域における取組（後続事業又は類似事業）における改善点を記載する。改善策は、事業者の取組だけでなく、地域の取組について広く検討する。

また、「目標・効果達成状況」において評価の対象とならない事項を中心に、事業の実施に関して特記すべき事項がある場合には、その内容を簡潔に記載する。

併せて、より適切な目標設定について検討する。

4) 今後の取組等への反映のさせ方

一次評価結果を今後の地域の取組に反映させる。



○今後の地域の取組（後続事業・類似事業）への反映

①作業内容

鉄道の安全性の向上の取組は、前述のとおり、継続して実施されることが多いと考えられることから、一次評価の結果を踏まえた改善点等を、後年度の継続事業あるいは類似する事業に反映させるとともに、必要に応じて、鉄道の安全性の向上に関する長期的な計画自体についての見直し等を実施する。

②留意事項

今後の地域における取組への反映は、特に、一次評価で「B」「C」となった項目を中心に、検討を行う必要があるが、評価が「A」だったとしても、目標（指標・目標値）の設定自体が適切でなかった可能性（達成が容易な目標を設定した場合等）もあることから、評価が「A」であったことをもって、改善が不必要ということにはならない。「A」となった項目についても、目標（指標・目標値）の設定が妥当であったかどうかについても検討し、改善の必要性を検討する必要がある。

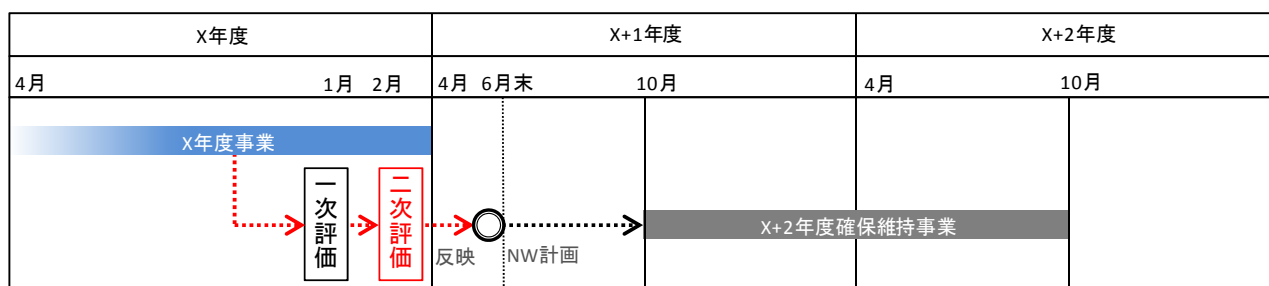
2-4 地域公共交通調査等事業

(1) 地域公共交通調査事業

1) 評価の実施単位

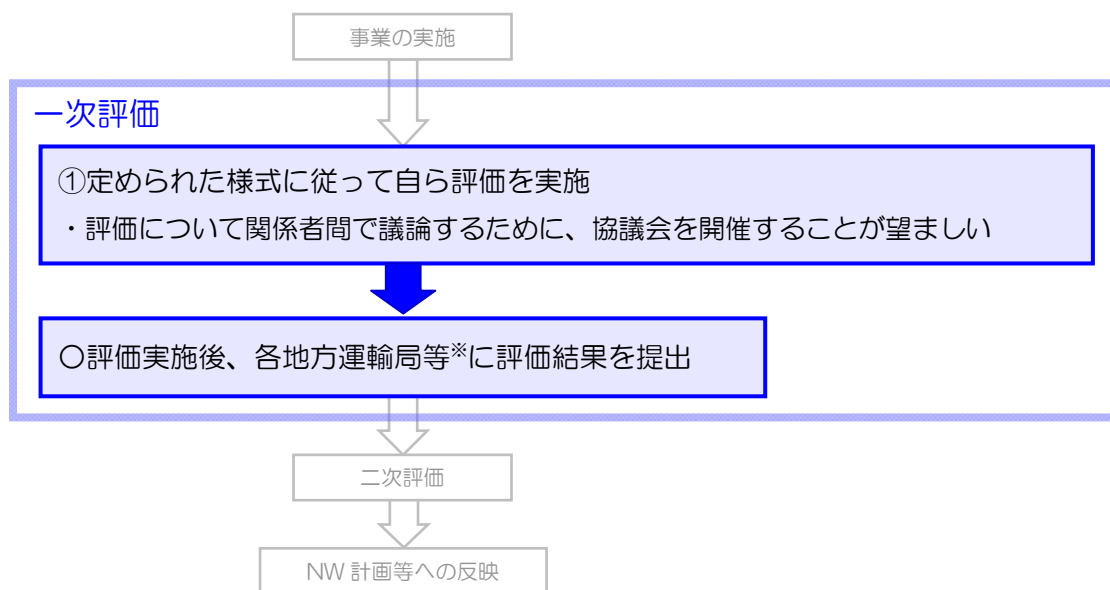
評価は協議会ごとに実施する。

2) 全体スケジュール



3) 一次評価

地域公共交通調査事業（以下「調査事業」）における一次評価とは、事業の実施状況を把握するため、協議会自らが事業年度中（注）に評価を行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

調査事業は、生活交通ネットワーク計画等の策定のために実施するものであるため、調査が実施されたことのみをもって評価は完結せず、調査が適切に計画の策定に結びつくものとなっているかどうかという観点で評価を実施することが必要である。なお、バリア解消促進等事業とは異なり、事業年度中（注）に評価を実施する点に注意が必要である。

（注）調査事業は年度後半から開始されるケースもあり、2月に二次評価を実施することが困難であるケースも想定される。この場合、事業終了後に外部有識者に個別に相談すること等により対応する。

①一次評価の実施対象

各年度の補助対象事業全てについて、当該事業年度（会計年度）中に評価を実施する。

②作業内容

協議会において、調査事業の実施状況、生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針を記載する。

それらの結果は、以下に示す様式に整理し、地方運輸局等に提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（地域公共交通調査事業等）

平成 年 月 日

協議会名：

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針
①	②	③

① 事業の結果概要：

事業内容及び結果概要を記載する。結果概要では、主な調査結果について結論を簡潔に記載する。

② 事業実施の適切性：

調査事業が適切に実施されたかを、A, B, C の3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、実施されなかった事項及びその理由を明らかにする。

A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

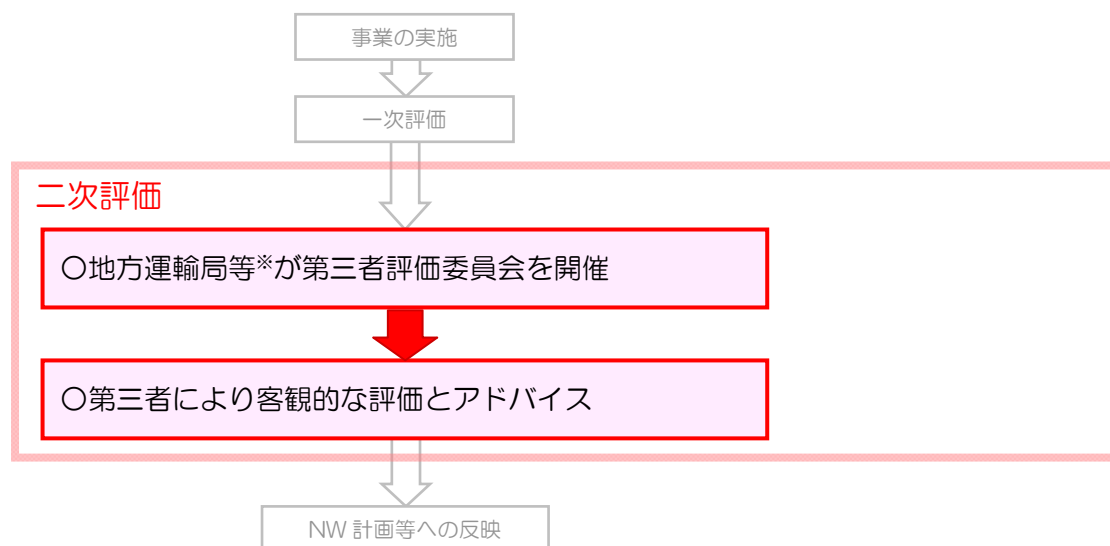
C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

③ 生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針：

補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載し、調査結果を受けた計画策定の方針を記載する。

4) 二次評価

調査事業における二次評価とは、一次評価の結果に関し、各地方運輸局等に設置された学識経験者等による第三者評価委員会において、客観性・妥当性の検証を行うとともに、今後に向けてのアドバイスをを行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

一次評価の項で述べた通り、調査事業では、調査が適切に計画の策定に結びつくものとなっているかどうかという観点で評価を実施することが必要である。

ネットワーク計画等が策定されたかという確認自体は容易ではあるものの、調査内容が適切であるか、調査内容が同計画作成に反映し得るものとなっているか（あるいは反映されたか）どうかについては、第三者の視点によるチェックを行う必要がある。

①二次評価の実施対象

調査事業においては、全ての事業について二次評価を実施する。（確保維持事業では、年度により二次評価の実施対象となる場合とならない場合があるが、調査事業では全事業を対象として二次評価を実施する。）

②作業内容

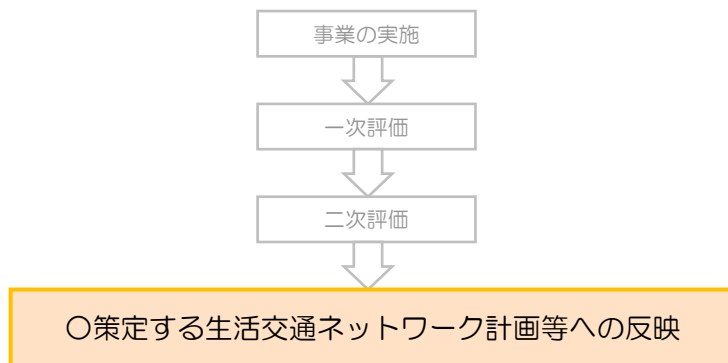
地方運輸局等が開催する第三者評価委員会において、協議会が提出した一次評価結果について、第三者評価委員から客観性・妥当性の検証を受けるとともに、その調査結果を元にした生活交通ネットワーク計画策定に向けたアドバイスを受ける。

地方運輸局等が主体となって実施することになるが、協議会では以下の点に留意する必要がある。

・基本的な評価の実施内容・スケジュールは各地方運輸局等で同一であるが、地域によって提出書類（評価対象）について独自の工夫を行っている地方運輸局等もあることから、実施方法の詳細については担当部局によく確認する必要がある。

5) 生活交通ネットワーク計画等への反映のさせ方

一次評価及び二次評価の結果を、生活交通ネットワーク計画等の計画策定に反映させる。



①作業内容

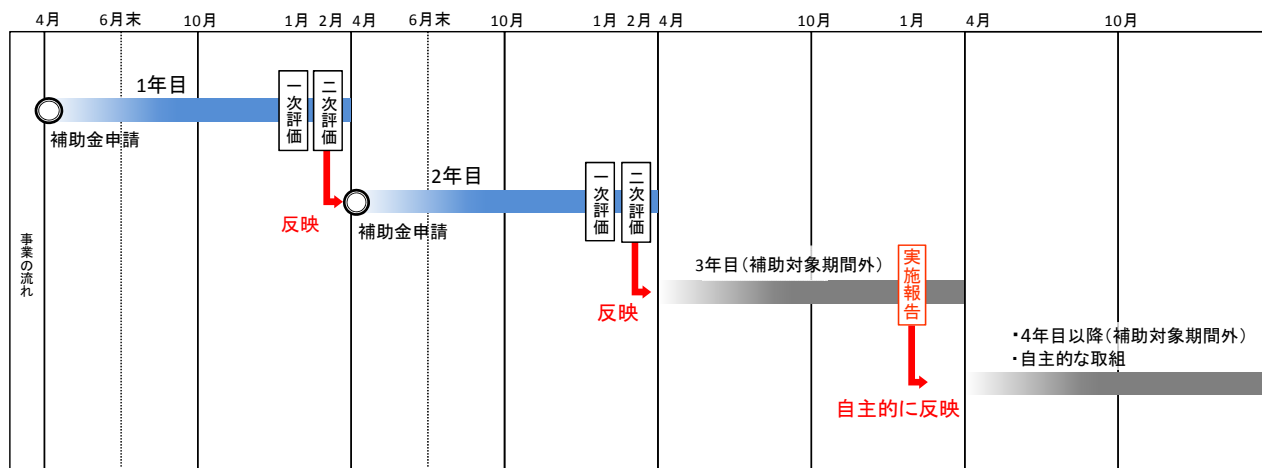
調査事業は生活交通ネットワーク計画策定のために実施される事業であることから、評価結果を同計画策定に反映させることが必要である。具体的には、一次評価における協議会の評価結果、二次評価における第三者評価委員会による検証・アドバイスを踏まえ、必要に応じて追加調査等を実施した上で、生活交通ネットワーク計画策定に反映させる。

(2) 地域協働推進事業

1) 評価の実施単位

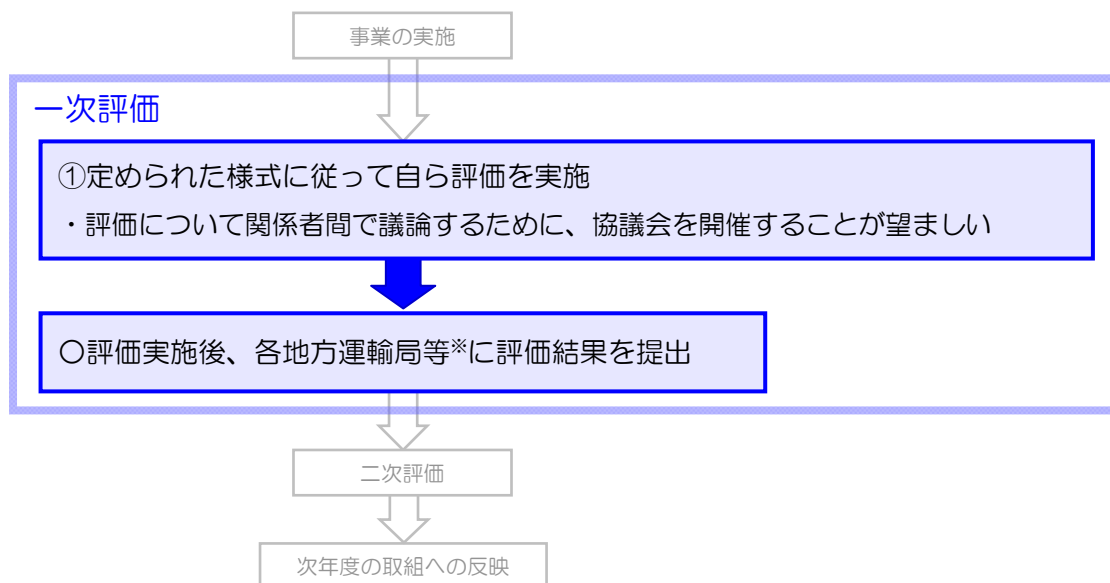
評価は協議会ごとに実施する。

2) 全体スケジュール



3) 一次評価

地域協働推進事業における一次評価は、事業の実施状況や改善点の把握を行うため、協議会自らが事業年度中に評価を行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

地域協働推進事業は、持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた地域の関係者の協働により行う利用促進を図るために実施するものである。本事業は、地域における継続的な取組の実施、等を前提として補助を実施するものであることから、それらの観点を踏まえて評価を実施することが必要である。

なお、バリア解消促進等事業とは異なり、事業年度中に評価を実施する点に注意が必要である。

①一次評価の実施対象

地域協働推進事業費補助金を活用した事業については、各年度の補助対象事業全てについて、当該事業年度（会計年度）中に評価を実施する。

②作業内容

協議会において、地域協働推進事業計画の認定を受けた事業単位で、補助事業の実施状況、目標・効果の達成状況を把握し、地域における今後の取組への反映の検討、地域協働推進事業計画自体についての改善すべき点の有無についての確認等を実施する。

それらの結果は、以下に示す様式に整理し、地方運輸局等に提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（地域協働推進事業）

平成 年 月 日

協議会名：

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
①	②	③

① 事業の結果概要：

地方運輸局長等に認定を受けた地域協働推進事業計画に基づいて実施した事業内容を記載する。

② 事業実施の適切性：

計画に位置付けられた事業が適切に実施された（されている）かを、A, B, C の3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、実施されなかった事項及びその理由を明らかにする。

A：事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった

C：事業が計画に位置付けられたとおりに実施されなかった

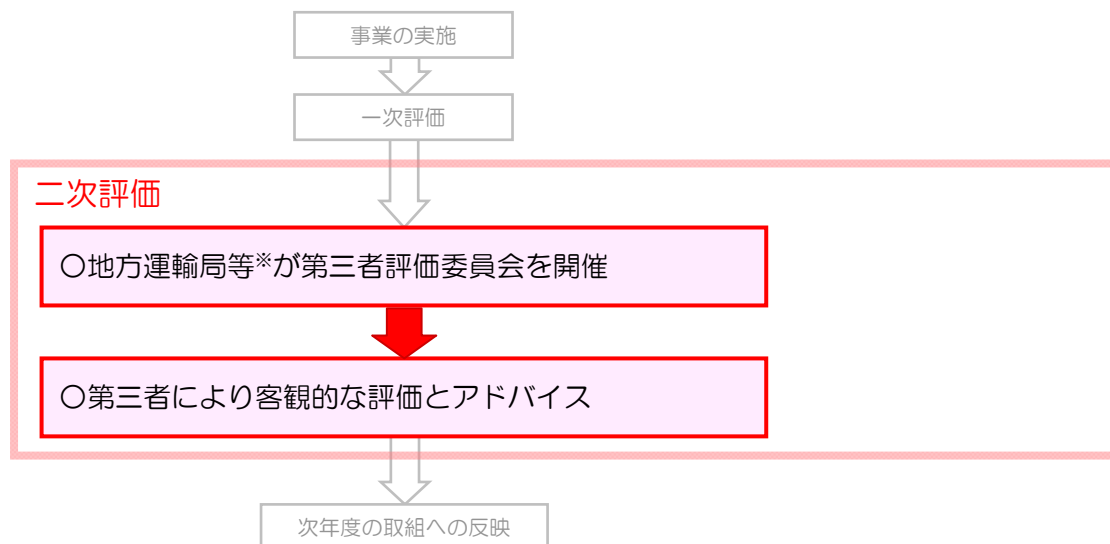
③ 事業の今後の改善点（特記事項を含む）：

事業の今後の改善点として、取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割・連携のあり方等を記載する。「事業実施の適切性」において、「B」「C」となった項目を中心に、そのようになった要因を分析し、今後の地域における取組（地域協働推進事業費補助金を受けるか否かを問わない）における改善点を記載する。なお、事業の実施に関して特記すべき事項がある場合には、その内容を簡潔に記載する。

（注）P37 で説明したとおり、本事業では「目標・効果達成状況」の評価は求めないが、年度ごとの定量的な目標を定めている場合等にあつては、各年度の目標達成状況についても把握しておくことが望ましい。

4) 二次評価

地域協働推進事業における二次評価は、一次評価の結果に関し、各地方運輸局等に設置した学識経験者等による第三者評価委員会において、客観性・妥当性の検証を行うとともに、次年度事業への反映に向けてのアドバイスをを行うものである。



※地方運輸局等：地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）又は地方航空局

地域協働推進事業では、利用促進というソフト面を中心にした取組に対する支援を実施するものであり、多面的な見方があり得るものであることから、目標自体が適切であるか、その評価結果が適切であるか、利用促進の取組自体が適切であるかなどについて、第三者の視点によるチェックを行う必要がある。

①二次評価の実施対象

地域協働推進事業費補助金を活用した事業については、全て評価実施対象となる。

②作業内容

地方運輸局等が開催する第三者評価委員会において、協議会が提出した一次評価結果について、第三者評価委員から客観性・妥当性の検証を受けるとともに、後年度事業に向けてアドバイスを受ける。

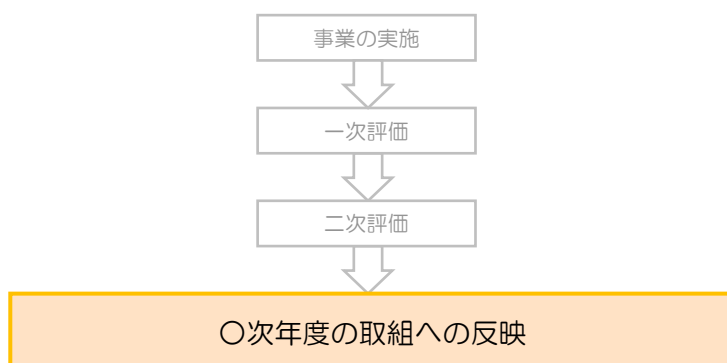
地方運輸局等が主体となって実施することになるが、協議会では以下の点に留意する必要がある。

- ・基本的な評価の実施内容・スケジュールは各地方運輸局等で同一であるが、地域によって提出書類（評価対象）について独自の工夫を行っている地方運輸局等もあることから、実施方法の詳細については担当部局によく確認すること。

※地域協働推進事業費補助金を受けていない場合にあつては、原則として事業評価は不要である。ただし、それ以前の年度に同補助金を受けていた場合（それ以降の年度に同補助金を受けようとする場合を含む。）については、地域協働推進事業計画の認定期間中について、地域協働推進事業の実施状況について報告を行うことが必要である。

5) 次年度事業への反映のさせ方

一次評価及び二次評価の結果を、次年度の取組に反映させる。



①作業内容

地域協働推進事業は（補助対象外の期間も含めて）一定期間、継続して実施される事業であることから、評価結果を次年度の事業に反映させることが必要である。具体的には、一次評価における協議会の評価結果、二次評価における第三者評価委員による検証・アドバイス等を踏まえ、改善点を次年度の事業（地域協働推進事業費補助金を受けるか否かを問わない。）に反映させる。

参考資料

1. 指標の計測方法の詳細

①地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

指標 1	地域間の移動者数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	広域移動手段の確保
計測方法	地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査やインタビュー調査、調査員の乗込調査等により、地域間を跨いで移動した利用者数を把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。「地域間」の定義は様々であるが、一般的には市町村をまたがった流動が想定される。ただし、自治体の合併などといった事情が存在する事例も考えられることから、詳細は地域の判断に応じて決定することになる。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 2	鉄道・高速バス等との接続便数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	鉄道・高速バス等との円滑な接続の確保
計測方法	鉄道・高速バス等と接続している場合、鉄道・高速バス等の時刻表と、当該系統の時刻表から、接続している便数を整理する。 接続の定義として定まったものはないが、一般的に、運行本数が比較的多い（例えば 1 本／時間以上）地域では 10 分以内の接続時間、運行本数が比較的小さい（例えば数本／日以下）地域では 20 分以内の接続時間程度が目安となる。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標 3	鉄道・高速バス等との平均待ち時間
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	鉄道・高速バス等との円滑な接続の確保
計測方法	鉄道・高速バス等と接続している場合、鉄道・高速バス等の時刻表と、当該系統の時刻表から、接続している便の乗換時間を算出し、平均を算出する。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標 4	鉄道・高速バス等との接続の有無
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	鉄道・高速バス等との接続の確保
計測方法	鉄道・高速バス等と接続しているかどうかを確認する。 接続の定義として定まったものはないが、一般的に、運行本数が比較的多い（例えば 1 本／時間以上）地域では 10 分以内の接続時間、運行本数が比較的小さい（例えば数本／日以下）地域では 20 分以内の接続時間程度が目安となる。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標の計測方法の詳細

指標 5	接続するフィーダー交通との乗換回数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	フィーダー交通との円滑な接続の確保
計測方法	当該幹線系統と地域内の各フィーダー系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、それらが直接接続しているか、何度か乗り換えて接続するのかを、それぞれチェックし、乗換回数別の路線数などを整理する。 接続の定義として定まったものはないが、一般的に、運行本数が比較的多い（例えば 1 本／時間以上）地域では 10 分以内の接続時間、運行本数が比較的少ない（例えば数本／日以下）地域では 20 分以内の接続時間程度が目安となる。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標 6	接続するフィーダー交通との平均待ち時間
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	フィーダー交通との円滑な接続の確保
計測方法	当該幹線系統と地域内の各フィーダー系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、乗換時間を算出し（複数回乗換の場合はその合計）、平均を算出する。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標 7	フィーダー交通との接続数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	フィーダー交通との円滑な接続の確保
計測方法	当該幹線系統と地域内の各フィーダー系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、接続しているフィーダー系統数を整理する。 接続の定義として定まったものはないが、一般的に、幹線系統の運行本数が比較的多い（例えば 1 本／時間以上）地域では 10 分以内の接続時間、幹線系統の運行本数が比較的少ない（例えば数本／日以下）地域では 20 分以内の接続時間程度が目安となる。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

②地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

指標 8	地域間幹線系統に接続している便数、接続率
対象事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	地域間幹線系統との円滑な接続の確保
計測方法	当該フィーダー系統運行事業者資料（路線図）により、幹線系統への接続を確認する。 接続する幹線系統運行事業者資料（路線図、時刻表）により、フィーダー系統に接続している系統数・便数・接続率を確認する。 接続の定義として定まったものはないが、一般的に、幹線系統の運行本数が比較的多い（例えば 1 本／時間以上）地域では 10 分以内の接続時間、幹線系統の運行本数が比較的小さい（例えば数本／日以下）地域では 20 分以内の接続時間程度が目安となる。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標 9	地域間幹線系統に乗り換える利用者数
対象事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	地域間幹線系統との円滑な接続の確保
計測方法	フィーダー系統と幹線系統の乗換地点における乗換客をカウントする。 または、フィーダー系統利用者あるいは住民へのアンケート調査、インタビュー調査により、乗換利用率（何回当該フィーダー系統を利用し、その内何回幹線系統に乗り換えるか）を把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 10	地域間幹線系統との平均待ち時間
対象事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	地域間幹線系統との円滑な接続の確保
計測方法	当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、乗換時間を算出し、平均を算出する。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

指標 11	地域間幹線系統との接続の有無
対象事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	地域間幹線系統と接続している
計測方法	当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、接続を確認する。 接続の定義として定まったものはないが、一般的に、幹線系統の運行本数が比較的多い（例えば 1 本／時間以上）地域では 10 分以内の接続時間、幹線系統の運行本数が比較的小さい（例えば数本／日以下）地域では 20 分以内の接続時間程度が目安となる。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理すること。

③地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 共通

指標 1 2	輸送容量（1日に輸送できる旅客数の合計）
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	移動機会の確保
計測方法	次式で算出する。 $\text{輸送容量} = \Sigma (\text{定員} \times 1 \text{ 日あたり運行回数})$ （解説） 当該系統を運行している各車両について、「その車両の定員×1日あたり運行回数」を算出することで、その車両が1日に輸送できる旅客数が算出できる。 当該系統を運行する車両が複数ある場合は、車両ごとに算出し、それらの合計値を算出することで、当該系統全体の輸送容量が求められる。 運行している車両の定員、1日あたり運行回数は、その運行事業者より、入手する。事業者によっては保有する車両のサイズにばらつきがあることもあるので、計測にあたっては十分に留意すること。 （参考） 系統別の輸送容量は、沿線人口と比較することで、人口の何割を輸送することが可能かを評価することもできる。

指標 1 3	運行回数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	移動機会の確保
計測方法	当該運行事業者資料（時刻表等）により、1日当たりの運行回数を確認し、整理する。

指標 1 4	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保
計測方法	アンケート調査、地図を用いた分析、各種データを用いた計測が困難な場合は、主な学校、病院、商店街等の近辺にバス停が存在するかどうかをチェックし、施設種類別に、バス停等に近接している施設数を整理する。

指標 1 5	バス停カバー率
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通により地域のほぼ全域をカバーすること
計測方法	公共交通が地域をどれだけカバーできているかを確認する指標の1つである。 該当系統エリアのバス停から一定の距離の圏域でカバーできる人口割合を示す。ただし、人口の算出が困難な場合には、面積割合で代替することも可とする。 バス停から一定の距離圏域の面積を地図から求積（又はその範囲内の人口を集計）する。バス停圏域の設定については、都市部・地方部、平地・丘陵地などの地域特性を勘案し、適正距離を設定する必要がある。250m、300m、500m、1km 等が用いられる。詳細は 107 ページに示す。 路線延長距離、バス停数が多い場合など、作業負担が大きい点に留意する必要がある。

指標の計測方法の詳細

指標 16	集落カバー率
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通により地域のほぼ全域をカバーすること
計測方法	公共交通が地域をどれだけカバーできているかを確認する指標の1つである。 行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合を示す。集落ごとのバス停設置状況を確認する。「バス停カバー率」の算定は作業負担が大きいことから、簡易に路線をカバーできているかを確認したい場合に用いる。ただし、集落内にあるというだけで、集落内での位置、バス停との距離などの条件が反映されない点に留意する必要がある。詳細は 107 ページに示す。

指標 17	交通空白（不便）地域率
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通により地域のほぼ全域をカバーすること
計測方法	公共交通が地域をどれだけカバーできているかを確認する指標の1つである。 各地で定義された交通空白（不便）地域人口率を示す。交通空白（不便）地域を地図に示し、その範囲の人口を集計する。ただし、人口の算出が困難な場合には、その範囲の面積で代替することも可とする。 補助金交付要綱で、交通不便地域として「半径 1km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落」が例示されており、その定義を用いている地域が多いが、他の距離を用いている例、距離以外に、人口密度が一定（例：100 人/km²）以上の地区に限る場合、住宅地域に限る場合、運行本数も考慮する場合（例：オフピークに 2 本/時未満は除く）などがある。詳細は 108～110 ページに示す。 なお、交通空白（不便）地域の定義について、勾配、頻度、タクシー営業所の位置なども考慮することが望ましい。

指標 18	地域全体の公共交通延長
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	公共交通により地域のほぼ全域をカバーすること
計測方法	事業者資料（路線図、事業報告書等）から、地域全体の公共交通について、系統の廃止・短縮・延長等の変化を整理する。 比較的小規模な地域で交通網が単純であれば、系統（路線）の廃止・短縮・延長等を確認すれば、「交通空白地域」の増減が確認できるため、代替可能とした。

指標の計測方法の詳細

指標 19	利用者、住民等の中で、本事業を認知している人の率
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	利用者、住民等の本事業の認知度の向上
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人が本事業を認知しているかどうかを把握する。 事業の実施そのものを認知しているかとともに、事業の目的（どのような効果を期待しているのか）の認知も把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。 なお、事業実施や事業改善を図る際には、大前提として高い認知率を確保しておくことが求められる。アンケート調査等を通して認知率を問うことは、周知情報を伝達する機会として活用することもできる。

指標 20	1 便あたり利用者数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	地域内の交通事業者から便数と利用者数のデータを入手し、1 便あたり利用者数を算出する。

指標 21	走行キロあたりの利用者数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	地域内の交通事業者から走行キロと利用者数のデータを入手し、走行キロあたり利用者数を算出する。

指標 22	平均乗車密度
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	平均乗車密度とは、「始点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数」のことであり、次式で計算できる。 $\text{平均乗車密度（人）} = \text{輸送人キロ（人 km）} \div \text{実車走行キロ（km）}$ しかし、「輸送人キロ」の把握が困難なこともあるため、運賃収入を基に次式で計算することも可能である。 $\text{平均乗車密度（人）} = \text{運送収入（円）} \div \text{実車走行キロ（km）} \div \text{平均賃率（円/km）}$ 地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入手し、平均乗車密度を算出する。

指標の計測方法の詳細

指標 2 3	高齢者等の外出回数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	高齢者等の生活の質の向上
計測方法	地域の高齢者へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人の外出回数の変化を把握する。必要に応じて、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 2 4	自宅から通学できる高校生の割合
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	高齢者等の生活の質の向上
計測方法	地域の高校生へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、公共交通を利用して通学できるかを把握する。必要に応じて、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 2 5	商店街の来街者数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	商店街の活性化
計測方法	商店街への来街者数を整理する。商店街における歩行者通行量調査、又は住民アンケート調査により把握する。どの商店街をターゲットとするかは、各地域の判断による。

指標 2 6	商店街の最寄りのバス停乗降客数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	商店街の活性化
計測方法	商店街の最寄りのバス停における乗降客数を把握する。当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得。

④離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金 共通

指標 2 7	運航日数・運航回数・就航率
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	移動機会の確保
計測方法	補助対象航（空）路について、当該運航事業者資料（時刻表等）により、運航日数、運航回数（1日あたり・週あたり等）、就航率を確認し、整理する。

指標の計測方法の詳細

指標 28	補助対象外の航（空）路も含めた、当該離島に発着する航（空）路全体での運航日数・運航回数・就航率
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	移動機会の確保
計測方法	補助対象外の航（空）路も含め、当該離島に就航している全事業者の資料（時刻表等）により、運航日数、1日当たりの運航回数、就航率を確認し、整理する。これにより、補助対象外の航（空）路も含め、当該離島全体としての交通の状況を把握する。

指標 29	離島住民向け運賃割引の適用者数
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	移動費用の低廉化
計測方法	当該運航事業者資料より、離島住民向けの運賃割引の実施状況を確認し、運賃割引額（率）とともに、割引の適用を受けた年間の利用者数を整理する。地域公共交通確保維持改善事業により当該割引を実施する際には、その効果が明確になるよう、「指標 42」等と組み合わせて評価を実施することが望ましい。

指標 30	当該航（空）路の就航先の、通学・通院・買物等の主な目的地の有無
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保
計測方法	主要な目的地が島外にあり、その目的地（学校、医療機関、商業施設等）のある地域までの経路（自宅から（空）港までのアクセス交通＋航（空）路＋（空）港から目的地までの交通）について、所要時間、便数等を整理することが困難場合は、当該航（空）路の就航先の地域に、通学・通院・買物等の主な目的地があるかどうかをチェックし、施設有無を整理する。 なお、航（空）路に複数の経由地がある場合には、経由地ごとに把握する。

指標 31	離島航（空）路全体での、就航先の、通学・通院・買物等の主な目的地の有無
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保
計測方法	（補助対象航（空）路とは別の地域への航（空）路も含め）複数の航（空）路がある場合は、当該航（空）路だけでなく、すべての航（空）路の就航先の地域に、通学・通院・買物等の主な目的地があるかどうかをチェックし、施設の有無を整理する。 なお、航（空）路に複数の経由地がある場合には、経由地ごとに把握する。

指標の計測方法の詳細

指標 3 2	利用者数
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	離島航（空）路利用者数の維持 又は 増加
計測方法	補助対象となっている航（空）路の利用者数を把握する。地域内の離島航（空）路事業者から利用者数のデータを入手する。

指標 3 3	離島住民一人あたりの利用回数
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	離島航（空）路利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該航（空）路の、地域の住民（離島住民）1人あたりの一定期間における航（空）路の利用回数を把握する。期間は、地域の特性に応じ、1週間、1ヶ月間又は1年間等を選択する。 利用者へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、離島住民の1人あたりの利用回数を把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は98～106ページに示す。

指標 3 4	利用者、住民等の地域の離島航（空）路に対する満足度
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	利用者、住民等の満足度等の維持・向上
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の離島航（空）路に対する満足度を把握する。 当該事業の航（空）路について把握するとともに、地域全体の航（空）路についても質問する。必要に応じて、属性別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は98～106ページに示す。

指標 3 5	離島航（空）路に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数
対象事業	離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	利用者、住民等の満足度の維持・向上
計測方法	行政や事業者に対し、普段から寄せられている意見の中から、離島航（空）路に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の意見を抽出し、件数を整理する。

⑤地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金 共通

指標 3 6	事業の収支率（または収支差）
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	事業効率の向上
計測方法	当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額及び支出額のデータを入手し、収支率または収支差を算出する。 収支率＝収入額／支出額 収支差＝収入額－支出額 一般的な収入額・支出額の考え方は以下のとおり。 ・収入額：運賃収入額 ※補助あるいは他部署の補てん（通学定期や高齢者優待等の補償）は含めない。 ・支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費） 評価実施対象部分のみの数字で算出することを原則とするが、分離が難しい場合は、評価実施対象外も含めた数字とすることも可能である。 その場合、当該系統のみの利用者数等、当該系統の変化を把握できる数字（路線長、便数等）を併せて把握することが望ましい。

指標 3 7	運賃収入
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	事業効率の向上
計測方法	事業効率の向上の達成において、特に、運賃収入の減少防止・増加に主眼が置かれている場合には、収支率・収支差に代わって、運賃収入の変化を整理することも可能である。 当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額のデータを入手し、事業前後の運賃収入を整理する。 当該事業に関わる部分のみの数字で算出することを原則とするが、分離が難しい場合は、他事業も含めた数字とすることも可能とする。 その場合、評価実施対象部分のみの利用者数等、変化を把握できる数字（路線長、便数等）を併せて把握することが望ましい。

指標の計測方法の詳細

指標 38	経費
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	事業効率の向上
計測方法	事業効率の向上の達成において、特に、経費削減に主眼が置かれている場合には、収支率・収支差に代わって、経費の変化を整理することも可能である。 当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、支出額のデータを入手し、事業前後の経費を整理する。 一般的に、支出額は運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）を用いる。 評価実施対象部分のみの数字で算出することを原則とするが、分離が難しい場合は、評価実施対象外も含めた数字とすることも可能である。 その場合、当該系統のみの利用者数等、当該系統の変化を把握できる数字（路線長、便数等）を併せて把握することが望ましい。

指標 39	公的資金投入額
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	事業効率の向上
計測方法	事業効率の向上の達成において、特に、公的資金投入額の増加防止・減少に主眼が置かれている場合には、収支率・収支差に代わって、公的資金投入額の変化を整理することも可能である。 当該対象事業への支援を行っている自治体より、公的資金投入額のデータを入手し、公的資金投入額を整理する。（国費分を含めるかどうかは地域の判断による。） 当該事業に関わる部分のみの数字で算出することを原則とするが、分離が難しい場合は、他事業も含めた数字とすることも可能である。 その場合、当該系統のみの利用者数等、当該系統の変化を把握できる数字（路線長、便数等）を併せて把握することが望ましい。 また、次の指標を算出することも考えられる。 ・住民 1 人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／沿線集落居住者数 ・利用者 1 人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／年間利用者数

指標の計測方法の詳細

指標 4 0	個人の（通学・通院・買物等の）主な目的地への移動手段の有無・便数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の移動の実態・感触を把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 当該事業の系統について把握するとともに、他の事業・系統も含め、さらには地域全体の公共交通サービスについても質問することが望まれる。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 4 1	地域（離島）内主要箇所からの（通学・通院・買物等の）主な目的地への移動手段の有無・便数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地への移動手段確保
計測方法	住民アンケート調査による方法、地図を用いる方法、各種データを用いて算出する方法がある。 1) 住民アンケート調査による方法 地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人の移動の実態・感触を把握し、主要箇所から（あるいは地域全体を区分してそれぞれから）の回答を集計する。 その際、各主要地点（あるいは地域区分）別の誤差率に差が出ないように留意する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。 2) 地図を用いる方法 鉄道・バス等のルート、駅・バス停、主な学校、医療機関、商業施設の位置が記載された地図により、各施設から公共交通がつながっている範囲を示し、主要地点と各施設がつながっているかどうかをチェックする。ネットワークを考慮してのチェックが難しい場合は「指標 3 1」による計測を行う。 3) 各種データを用いて算出する方法 GIS データ（学校・医療機関・商業施設の位置、公共交通ネットワーク、駅・バス停・港湾・空港等の位置）、メッシュデータ（人口分布）を用いて、推計する。詳細は 113～114 ページに示す。 離島航（空）路の場合は、主要な目的地が島外にある場合、その目的地（学校、医療機関、商業施設等）のある地域までの経路（自宅から（空）港までのアクセス交通＋航（空）路＋（空）港から目的地までの交通）について、所要時間、便数等を整理する。

指標の計測方法の詳細

指標 4 2	公的資金投入に対する理解度
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	利用者、住民等の満足度等の維持・向上
計測方法	地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、公共交通サービス充実のために公的資金を投入することに対する賛否を把握する。 当該事業の系統について把握するとともに、他の事業・系統も含め、さらには地域全体の公共交通サービスについても質問する。必要に応じて、属性別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 4 3	人口、高齢者比率、若年者比率
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	人口規模の維持
計測方法	当該路線沿線、あるいは地域全体の人口を整理する。また、高齢者比率や若年者比率なども、地域の特性を表す一つの指標となる。いずれも住民基本台帳より集計する。

指標 4 4	観光客数（入込観光客数・宿泊者数）
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	観光地の活性化
計測方法	当該路線沿線の観光地、離島内の観光地への観光入込客数を整理する。観光入込客調査による。

指標 4 5	観光客数の傾向
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、離島航路運営費等補助金、離島航空路運航費等補助金
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	観光地の活性化
計測方法	当該路線沿線の観光地、離島内の観光地に立地する宿泊施設や商店の経営者に聞き取りを行うことにより、観光客増減の傾向を把握する。

⑥バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）

指標 4 6	各地域における、鉄道駅の移動円滑化に関する「基本方針」に掲げる整備目標の達成状況
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	バリアフリー設備整備率の向上
計測方法	各地域における、鉄道駅の移動円滑化に関する「基本方針」に掲げる整備目標（各駅の段差解消、ブロック、ホーム柵、トイレ等）に関する整備状況データを、地域内の鉄道事業者より入手し、整備率（又は整備数）を整理する。 整備率＝整備を行った駅数／整備が必要な全駅数（項目ごとに算出する）

指標 4 7	当該事業におけるバリアフリー設備（段差解消、ブロック、ホーム柵、トイレ等）整備数
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バリアフリー設備による移動の円滑化
計測方法	地域内の鉄道事業者より、各駅の段差解消、ブロック、ホーム柵、トイレ等の整備状況データを入力し、当該年度の事業による整備数を整理する（項目ごとに算出する）。

指標 4 8	各地域における基本構想又は当該構想に基づく公共交通特定事業計画の実施状況
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バリアフリー設備による移動の円滑化
計測方法	各地域における基本構想又は当該構想に基づく公共交通特定事業計画の実施状況について、地域内の鉄道事業者より入手し、計画通りに実施された率を整理する。

指標 4 9	各駅における公共用通路と車両等との間のバリアフリールートの有無
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地へのバリアフリールート確保
計測方法	鉄道事業者の駅平面図等より、各駅において公共用通路と車両等との間のバリアフリールートが確保されているかを確認し、整理する。

指標 5 0	各駅における公共用通路と車両等との間のバリアフリールートの数
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地へのバリアフリールート確保
計測方法	鉄道事業者の駅平面図等より、各駅において公共用通路と車両等との間のバリアフリールートを確認し、バリアフリールート数を整理する。

指標 5 1	高齢者・車いす利用者等の鉄道駅利用者数
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	鉄道駅利用者数の維持 又は 増加
計測方法	評価実施対象の鉄道駅において、高齢者、車いす利用者等の利用状況を、現地調査等により把握する。

⑦バリアフリー化設備等整備事業（自動車）

指標 5 2	地域全体（地域の特性により、事業者単位・営業所単位等を選択することも可）における、バス・タクシー車両に関する「基本方針」に掲げる整備目標の達成状況
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	バリアフリー整備車両導入率の向上
計測方法	地域全体（あるいは、事業者単位・営業所単位等）における、バス・タクシー車両に関する「基本方針」に掲げる整備目標（ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等）に関する整備状況データを、地域内のバス事業者、タクシー事業者等より入手し、整備率（又は整備数）を整理する。 整備率＝バリアフリー整備車両数／全車両数（項目ごとに算出する）（注） （注）移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両数を除いた数とする。

指標 5 3	当該事業におけるバリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等）導入数、全車両数に占めるバリアフリー車両率
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バリアフリー整備車両導入による移動の円滑化
計測方法	地域内のバス事業者、タクシー事業者等より、ノンステップバス車両数、リフト付きバス車両数、福祉タクシー車両数のデータを入力し、当該年度の事業による整備数を整理する。 （項目ごとに算出する）

指標 5 4	系統別バリアフリー車両充当率
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地へのバリアフリールート確保
計測方法	地域内のバス事業者より、系統別の全体車両数、ノンステップバス等車両数のデータを入力し、充当率を整理する。 系統別バリアフリー車両充当率＝ノンステップバス等車両数／全車両数（注） （注）移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両数を除いた数とする。

指標の計測方法の詳細

指標 5 5	地域内主要箇所からの通学・通院・買物等の主な目的地への移動におけるバリアフリー対応車両数、運行本数・運行率
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	通学・通院・買物等の主な目的地へのバリアフリールート確保
計測方法	地域内の主要施設を目的地とするバス系統について、地域内のバス事業者より、ノンステップバス等車両数、運行本数・運行率のデータを入手し、整理する。 あるいは、住民（高齢者、車いす利用者等）へのアンケート調査、インタビュー調査により、各個人の居住地から主要目的地まで、ノンステップバス等で移動できるかどうか確認する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 5 6	住民等のバス・福祉タクシー利用者数
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バス・福祉タクシー等の利用者数の維持 又は 増加
計測方法	地域内のバス・福祉タクシー運行事業者から利用者数のデータを入手し、合計する。経年的に把握し、変化を整理する。

指標 5 7	地域における高齢者・車いす利用者等の公共交通利用率
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	高齢者・車いす利用者等の公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該系統だけでなく、他の系統・交通機関も含め、地域の高齢者がどれだけ公共交通を利用しているかを把握する。 事業者資料で高齢者のみの数値を把握することは困難なことが多いため、高齢者を対象としたアンケート調査による。 地域の高齢者へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人がどれだけ、公共交通を利用するかを把握する。必要に応じて、地区別に集計する。 以下の 2 種類の指標が考えられる。 公共交通分担率＝移動する際に公共交通を利用する率 $= \text{「個人の（公共交通利用頻度／移動頻度）」の平均値}$ 公共交通利用率＝公共交通を利用する人の率 $= \text{公共交通を利用する人の数／回答者全数}$ アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 5 8	地域全体（又は事業者単位）の低床車両導入数・率
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	路面電車等の利用環境の改善
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、全車両数、低床車両数のデータを入手し、整備数又は整備率を整理する。 整備率＝低床車両数／全車両数

⑧バリアフリー化設備等整備事業（鉄道、自動車 共通）

指標 59	地域における高齢者・車いす利用者等の（鉄道以外のモードも含めた）公共交通利用者数
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道、自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	高齢者・車いす利用者等の公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該系統だけでなく、他の系統・交通機関も含め、地域の高齢者がどれだけ公共交通を利用しているかを把握する。 事業者資料で高齢者のみの数値を把握することは困難なことが多いため、高齢者を対象としたアンケート調査による。 地域の高齢者へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人がどれだけ、公共交通を利用するかを把握する。必要に応じて、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 60	利用者、住民等の鉄道/バス・タクシー等のバリアフリー整備に対する満足度
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道、自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	利用者、住民等の満足度の維持・向上
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人のバリアフリー整備に対する満足度を把握する。 当該事業のバリアフリー整備について把握するとともに、地域全体のバリアフリー整備についても質問する。必要に応じて、属性別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 61	バリアフリー整備に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道、自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	利用者、住民等の満足度の維持・向上
計測方法	行政や事業者に対し、普段から寄せられている意見の中から、バリアフリー整備に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の意見を抽出し、件数を整理する。

指標 62	高齢者等の鉄道/バス・タクシー等のバリアフリー整備に対する満足度
対象事業	バリアフリー化設備等整備事業（鉄道、自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	高齢者の満足度の維持・向上
計測方法	地域の高齢者へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人のバリアフリー整備に対する満足度を把握する。 当該事業のバリアフリー整備について把握するとともに、地域全体のバリアフリー整備についても質問する。必要に応じて、属性別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

⑨利用環境改善促進等事業（鉄道）

指標 6 3	地域全体（又は事業者単位）の制振軌道等整備率
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	路面電車等の利用環境の改善
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、全軌道延長、制振軌道延長のデータを入力し、整備率を整理する。 整備率＝制振軌道延長／全軌道延長

指標 6 4	当該事業における低床車両導入数
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	路面電車等の利用環境の改善
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、低床車両数のデータを入力し、当該年度の事業における整備数等を整理する。

指標 6 5	当該事業における制振軌道等整備延長
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	路面電車等の利用環境の改善
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、制振軌道延長のデータを入力し、当該年度の事業における整備延長を整理する。

指標 6 6	地域全体（又は事業者単位）の IC カードシステム利用可能駅数・車両数・率
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	IC カードシステムの導入による利便性の向上
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、IC カード利用可能駅数、全車両数、IC カード導入車両数のデータを入力し、整備率等を整理する。 IC カード利用可能駅整備率＝IC カード利用可能駅数／全駅数 IC カード導入車両整備率＝IC カード導入車両数／全車両数

指標 6 7	当該事業における IC カードシステム利用可能駅数・車両数
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	IC カードシステムの導入による利便性の向上
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、IC カード利用可能駅数、IC カード導入車両数のデータを入力し、当該年度の事業における整備数を整理する。

指標 68	事業者ごとの IC カード利用率
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	IC カードシステムの導入による利便性の向上
計測方法	地域内の路面電車運行事業者より、IC カード利用率のデータを入手し、整理する。 IC カード利用率（人員ベース）＝IC カード延利用者数／全延利用者数 IC カード利用率（運賃収入ベース）＝IC カード利用金額あるいは販売額（チャージ額）／全運賃収入

指標 69	子育て支援に係る施設等の利用率・利用者数
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
目的	鉄軌道駅等の利用者の利便性向上
計測方法	補助対象事業者（鉄道事業者又はその子会社）から、子育て支援に係る施設等の定員・利用者数等のデータを入手し、利用率等を整理する。 利用率＝利用者数（契約者数等定期的利用者数）／定員

⑩利用環境改善促進等事業（自動車）

指標 70	地域全体（地域の特性により、事業者単位・営業所単位等を選択することも可）の下記事項 ・ IC カード導入系統数・車両数・率 ・ バスロケーションシステム導入系統数・停留所数・確認可能な方法の数 ・ PTPS の導入系統数・車両数・キロ数・率 ・ 連節バスの導入系統数・車両数 等
対象事業	利用環境改善促進等事業（自動車）
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	バス等の利用環境の改善
計測方法	地域内のバス事業者から、上記各項目の実数データを入手し、地域全体（あるいは、事業者単位・営業所単位）で集計する。 各整備率＝整備済の系統数・車両数。停留所数等／対象となる全系統数・車両数。停留所数等

指標 71	当該事業における IC カード導入車両数・率
対象事業	利用環境改善促進等事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バス等の利用環境の改善
計測方法	地域内のバス事業者から、全車両数、IC カード導入車両数のデータを入手し、当該年度の事業における整備数・率を整理する。 整備率＝IC カード導入車両数／全車両数

指標の計測方法の詳細

指標 7 2	当該系統における IC カード・PTPS 導入による所要時間・待ち時間の短縮効果
対象事業	利用環境改善促進等事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バス等の利用環境の改善
計測方法	地域内のバス事業者から、事業実施前後の所要時間・待ち時間等のデータを入手し、事業前後の変化を整理する。データがない場合は、運転手等へのヒアリング調査で、実感を把握する。

指標 7 3	事業者単位の IC カード利用率
対象事業	利用環境改善促進等事業（自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	バス等の利用環境の改善
計測方法	地域内のバス事業者より、IC カード利用率のデータを入手し、整理する。 IC カード利用率（人員ベース）＝IC カード延利用者数／全延利用者数 IC カード利用率（運賃収入ベース）＝IC カード利用金額あるいは販売額（チャージ額）／全運賃収入

⑪利用環境改善促進等事業（鉄道、自動車 共通）

指標 7 4	利用者、住民等の地域の路面電車、バス等に対する満足度
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道、自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	利用者、住民等の満足度の維持・向上
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の路面電車、バス等に対する満足度を把握する。 当該事業の路面電車、バス等について把握するとともに、地域全体の路面電車、バス等についても質問する。必要に応じて、属性別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 7 5	路面電車、バス等に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数
対象事業	利用環境改善促進等事業（鉄道、自動車）
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	利用者、住民等の満足度の維持・向上
計測方法	行政や事業者に対し、普段から寄せられている意見の中から、路面電車、バス等に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の意見を抽出し、件数を整理する。

⑫地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、利用環境改善促進等事業（鉄道、自動車） 共通

指標 7 6	住民等の公共交通利用者数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、利用環境改善促進等事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該系統における利用者数を把握する。 地域内の交通事業者から利用者数のデータを入手し、合計する。乗り継ぎ利用者がわかれば、その分を差し引いて実利用者数が把握できるが、わからない場合は、重複分も含めた延べ利用者数の把握になる。 なお、当該系統だけでなく、他の系統・交通機関も含め、地域全体の公共交通利用者数を把握することも考えられる。

指標 7 7	住民等の公共交通利用率
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、利用環境改善促進等事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該系統だけでなく、他の系統・交通機関も含め、地域の住民がどれだけ公共交通を利用しているかを把握する。 地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人がどれだけ、公共交通を利用するかを把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 以下の２種類の指標が考えられる。 公共交通分担率＝移動する際に公共交通を利用する率 ＝「個人の（公共交通利用頻度／移動頻度）」の平均値 公共交通利用率＝公共交通を利用する人の率 ＝公共交通を利用する人の数／回答者全数 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 7 8	当該交通機関の利用者数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、利用環境改善促進等事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該交通機関の運行（運航）事業者からデータを入手して、利用者数を整理する。

⑬鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

指標 79	計画に位置付けられた鉄道軌道安全輸送設備等整備事業において目指す整備水準（施工箇所数、整備率等）に対する達成状況
対象事業	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	鉄道軌道の安全輸送の改善
計測方法	地域で策定した計画における、最終的に整備すべき施設数・施設延長等から、当該年度に達成すべき目標値を設定し、地域の鉄道事業者より整備状況データを入手し、目標達成度等を整理する。 目標達成度＝整備済施設数・施設延長／当該年度整備目標施設数・施設延長

指標 80	当該事業における設備（レール、マクラギ、落石等防護設備、ＡＴＳ、列車無線設備、防風設備、車両等）の整備数等
対象事業	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	鉄道軌道の安全輸送の改善
計測方法	地域の鉄道事業者より、当該事業における設備（レール、マクラギ、落石等防護設備、ＡＴＳ、列車無線設備、防風設備、車両等）の整備状況データを入手し、当該年度の事業における整備数又は整備率を整理する。 整備率＝整備済設備数／全設備数（あるいは当該年度までの全整備目標設備数）

指標 81	輸送障害発生件数
対象事業	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	安定輸送の確保
計測方法	鉄道事業者資料より、当該路線における年間の輸送障害発生件数を整理する。

⑭地域協働推進事業

指標 82	モビリティマネジメント（MM）の実施対象者数 （対象者数の他にも、MMの種類に応じて様々な指標が考えられる。例 地域MM：世帯数、学校MM：対象学校数、職場MM：事業所数 等）
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用促進のための意識付け
計測方法	モビリティマネジメント実施主体より、実施対象者、実施対象世帯数、実施対象学校数、実施対象事業所数 等のデータを入手し、整理する。

指標の計測方法の詳細

指標 8 3	モビリティマネジメント（MM）における行動変容率
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通利用促進のための意識付け
計測方法	モビリティマネジメント（MM）実施対象者へのアンケート調査、インタビュー調査によって、MM実施前と比較して、交通機関の利用に関し、どれだけ行動が変容したのかを把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。また、MMの実施手法に関する資料は国土交通省のウェブサイトにより取得することができるので、詳細については確認されたい。 ○地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～ http://www.mlit.go.jp/common/001005769.pdf ○モビリティマネジメント（パンフレット） http://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf

指標 8 4	モビリティマネジメント（MM）における意識変容率
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	公共交通利用促進のための意識付け
計測方法	モビリティマネジメント（MM）実施対象者へのアンケート調査、インタビュー調査によって、MM実施前と比較して、交通機関の利用に関し、どれだけ意識が変容したのかを把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。また、MMの実施手法に関する資料は国土交通省のウェブサイトにより取得することができるので、詳細については確認されたい。 ○地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～ http://www.mlit.go.jp/common/001005769.pdf ○モビリティマネジメント（パンフレット） http://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf

指標 8 5	公共交通サービス情報へのアクセス数
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通サービスの情報の周知
計測方法	交通サービスに関する情報を提供する Web サイトへのアクセス数をカウントする。

指標 8 6	公共交通サービスの情報を得やすくなったと思っている住民の割合
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通サービスの情報の周知
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人が公共交通サービスの情報を得やすくなったかどうかを把握し、得やすくなったと思っている人の割合を出す。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標の計測方法の詳細

指標 87	地域の検討会・説明会への参加者数
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	公共交通サービスの情報の周知
計測方法	地域の検討会・説明会の実施主体より、それらの参加者数のデータを入手し、整理する。

指標 88	公共交通サービスの情報発信数（パンフレット等の発行数、web での発信画面数等）
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	公共交通サービスの情報の周知
計測方法	公共交通サービスの情報を発信しているパンフレット等の発行枚数、web サイトでの発信画面数等をカウントする。

指標 89	住民等の公共交通利用者数
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	地域協働推進事業計画に掲げた目標の単位（系統ごと・地域ごと等）の公共交通利用者数を把握する。地域内の交通事業者から利用者数のデータを入手し、合計する。乗り継ぎ利用者がわかれば、その分を差し引いて実利用者数が把握できるが、わからない場合は、重複分も含めた延べ利用者数の把握になる。

指標 90	住民等の公共交通利用者率
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	①本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
把握すべき点	公共交通利用者数の維持 又は 増加
計測方法	当該系統だけでなく、他の系統・交通機関も含め、地域の住民がどれだけ公共交通を利用しているかを把握する。 地域住民へのアンケート調査を実施し、各個人がどれだけ、公共交通を利用するかを把握する。必要に応じて、属性別、地区別に集計する。 以下の2種類の指標が考えられる。 公共交通分担率＝移動する際に公共交通を利用する率 ＝「個人の（公共交通利用頻度／移動頻度）」の平均値 公共交通利用率＝公共交通を利用する人の率 ＝公共交通を利用する人の数／回答者全数 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 91	本事業の対象として発行した企画乗車券の発売枚数
対象事業	地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	新たな公共交通利用者の確保
計測方法	本事業対象の事業者より、企画乗車券販売枚数データを入手し、整理する。

⑮地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、地域協働推進事業 共通

指標 9 2	利用者、住民等の地域の公共交通サービス全体に対する満足度
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの a. 基本指標
目的	利用者、住民等の満足度等の維持・向上
計測方法	利用者個人、あるいは地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握する。 当該事業の系統について把握するとともに、他の事業・系統も含め、さらには地域全体の公共交通サービスについても質問する。必要に応じて、属性別に集計する。 アンケート調査、インタビュー調査では、他の指標の把握も併せて行う。詳細は 98～106 ページに示す。

指標 9 3	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数
対象事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、地域協働推進事業
指標区分	②地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの b. 簡易指標
目的	利用者、住民等の満足度等の維持・向上
計測方法	行政や事業者に対し、普段から寄せられている意見の中から、公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の意見を抽出し、件数を整理する。

2. 計測方法に関する補足

(1) アンケート・インタビュー調査

① 調査手法

アンケート調査・インタビュー調査には、表 30 に示す手法がある。対象地域・対象者特性、調査目的等を勘案し、適切な手法を選択する必要がある。なお、調査手法によって、調査票の回収数、費用が異なるため、事前に調査会社に相談することが望ましい。

表 30 アンケート調査・インタビュー調査の概要とメリット・デメリット

調査方法	調査概要	メリット	デメリット
面接（インタビュー）調査法	調査員が対象者を訪問し、インタビュー形式で質問しその場で回答を得る方法	○回収率が高い ○質問量の多い複雑な設問ができる ○質の高い回答が得られる ○対象者以外の回答を回避できる	×調査員の人件費がかかる（高い） ×調査員の教育訓練が必要 ×調査員により恣意的な回答の誘導が可能
街頭・車内配布調査法	街頭や車内でアンケート調査票を配布し、記入後、郵送返信してもらう方法。その場での聞き取り調査も可能	○特定の対象者のみに絞り込んだ調査ができる。 ○郵送返信の場合は、調査員による偏りが生じない ○インタビュー方式も可能	×調査場所によっては、日数がかかる ×調査員の人件費がかかる ×警察、施設管理者、運輸事業者等の許可が必要
留置（配票）調査法	調査員が対象者を訪問し、調査依頼をして調査票を渡し、後日回収する方法	○配布方法の工夫で費用圧縮可能 ○回収率が高い ○調査内容の説明が可能	×面接調査よりもデータの質が低い ×本人が記入したかわからない ×回答時周囲の意見が影響する可能性あり ×自記式共通の欠点がある
グループ調査法	対象者に一つの会場に集まってもらい、その場でアンケートや聞き取りする方法	○時間・費用の節約が可能 ○調査内容の説明が可能 ○調査員が少人数で可 ○比較的簡便 ○インタビュー方式も可能	×来場者のみの回答（出席を促す工夫が必要） ×発言者による歪みを引き起こす可能性あり ×回答者同士の相談が行われる ×自記式共通の欠点がある
郵送調査法	アンケート調査票を対象者に郵送し、記入後、郵送返信してもらう方法	○一般的に費用が安く済む ○広域にまんべんなく対応可能 ○調査員による偏りが生じない ○面接・訪問しにくい人も調査票の配布が可能	×回収率が低い ×協力要請方法に工夫を要する ×多くの設問は難しい ×本人確認が難しい ×時間を要する ×自記式共通の欠点がある
Web 調査法	Web アンケート調査会社の抱えるモニターを対象に、Web 上でアンケートに回答してもらう方法	○手間がかからず簡便 ○回収率が高い ○回収・集計日数が短い ○比較的安価で実施できる ○比較的質問量を多くできる	×高齢者等、インターネットを使わない人の回答が得られない ×調査対象地域が狭い場合は、回答者が集まらない

資料：土木学会「バスサービスハンドブック」の内容を基に、追記

②必要サンプル数

アンケート調査は、回収数が多いほど、誤差が少なく、正確な評価が可能となる。一般的には、回収数が約 1,500 票で 5% 程度の誤差、約 400 票で 10% の誤差、約 100 票で 20% の誤差となる（下記「参考」参照）。

このように、回収数を多くすることにより誤差は縮小するが、回収数が少なくならざるを得ない場合は、誤差が含まれることに留意して評価する必要がある。一方で、全数調査は必須ではないことに留意する必要がある。

（参考）

誤差 10% とは、例えば 400 票回収して、満足と回答した人の率が 20% であった場合、誤差は $20\% \times 0.1 = 2\%$ であり、真の満足者数比率は $20\% \pm 2\%$ 、すなわち 18～22% の中のどこかであるという意味である。

400 票の回収で、満足と回答した人の率が、事業前の 20% から事業後に 23% に増えたとしても、真の満足者数比率は、事業前で 18～22% の中のどこか、事業後で 21～25% の中のどこかであるため、満足度が増大したとは言えず、「満足度はほぼ同じ」という評価が正しい。

アンケート調査に必要なサンプル数（回収後）は、母集団の大きさ（調査対象者の総数）、許容誤差によって決まり、表 31 のとおりである。

（表の見方）

例えば、人口 10 万人の地域で許容誤差 5% のアンケート調査を行う場合には、1,513 サンプルを回収することが必要となる。

表 31 母集団の大きさと許容誤差と必要サンプル数（回収後）の関係

母集団 \ 誤差	5%	10%	20%	30%
1,000,000	1,534	384	96	43
100,000	1,513	383	96	43
10,000	1,332	370	95	43
5,000	1,176	357	94	42
1,000	606	278	88	41

一般的には許容誤差を 5% とした調査が望ましいが、母数の少ない地方部を対象とする場合や広範な地域を対象とすることによる費用負担などを考慮し、状況によっては、許容誤差を 10% ないしそれ以上とすることも想定される。

例えば、人口規模が 5 千人から 100 万人の 10 地域を対象として、地域別傾向を分析しようという場合には、許容誤差約 20% と同程度である、各地域 100 票ずつのサンプリング（計 1,000 票）とすることも考えられる。

なお、以上のサンプル数は、回収後の数であるため、予想される回収率を考慮して、配布サンプル数を決定する必要がある。

③ アンケート調査票設計に関する留意点

アンケート調査票作成の際には、以下の点に留意が必要である。

1. アンケート調査の目的、活用方法等の明確化

最初に、アンケート調査の実施者、調査を行う目的、調査結果の活用方法、個人情報保護等について、簡潔に記載し、アンケート調査への理解を得るようにする。

2. 設問の全体構成の工夫

まず、アンケート調査で把握する項目を設定する。その際、回答者への負担が大きくなならないよう、必要最低限に抑える。

その上で、回答者が回答しやすいよう、簡単な項目から始め、体系的に並べる。また、関連事項が分散しないように類似した内容のものはまとめるようにする。

回答者属性の設問は、末尾にまとめることが望ましい。

設問用紙と解答用紙は別の用紙にしないことが原則である。別の用紙にすると、回答記載場所を間違える危険性がある。

3. 設問作成上の留意点

設問作成の際は、以下の点に留意する。

- ・ 回答者が勘違いするような紛らわしい言葉、難しい言葉を使わず、わかりやすい表現とする。

二重否定なども勘違いしやすいため避ける

(例) × 「バスを1週間に何回利用しますか？」＝片道で1回か、往復で1回か、人により解釈が異なる。

× 「バスサービス」＝バスの運行自体のこと、バスの利便性のこと、運転手の接客態度のこと、など、人により解釈が異なる。

× 「バスを利用しますか？」＝路線バスのことなのか、貸し切りバスも含むのか不明確。

× 「公共交通を利用しないとは限らない」＝二重否定であり、誤解しやすい。

→ 正確に「路線バスを1週間に何回往復しますか?」、「片道を1回として路線バスを1週間に何回利用しますか?」等とする。

- ・ 原則、選択式とし、記述式は極力避ける

(例) × 「〇〇線をどの程度利用しますか?」⇒ ____ 」

→ 「〇〇線をどの程度利用しますか?」⇒ ① 1週間に4日以上 ② 1週間に1～3日程度
③

- ・ 1つの項目の中に2つ以上の論点を含む設問は避ける

(例) × 「鉄道や路線バスによく乗りますか?」＝片方だけよく乗る場合に迷う。

→ 「鉄道によく乗りますか?」 「路線バスによく乗りますか?」 2つの設問に。

× 「公共交通は環境にやさしいため、推進すべきだと思いますか?」＝「環境にやさしい」ということと「推進すべき」ということは別。

→「公共交通は環境にやさしいと思いますか？」 「公共交通を推進すべきだと思いますか？」 2つの設問に。

・一般論としての設問か、個人としての設問か、わかりやすくする

(例) ×「バリアフリー整備は必要ないと思いますか？」＝一般論としての意見か、回答者にとっての必要性を聞いているのかわからない。

→「地域にとって、バリアフリー整備は必要だと思いますか？」 「あなたにとって、バリアフリー整備は必要ですか？」

・実態を聞くのか、意識を聞くのか、わかりやすくする

(例) ×「あなたは路線バスを利用しますか？」＝現状なのか、今後の意向なのかわからない。

→「あなたは、現在、路線バスを利用していますか？」、「あなたは、今後、路線バスを利用すると思いますか？」

・サンプル数が少ない場合、段階設問では「どちらとも言えない」は設定しない

「満足している」、「どちらかと言えば満足している」、「どちらとも言えない」、「やや不満である」、「不満である」のように、段階で回答する設問では、「どちらとも言えない」に回答する人が比較的多くなる傾向がある。サンプル数が少ない場合、傾向が明確にならない可能性が高いため、「どちらとも言えない」は極力設定しない方が望ましい。

・枝分かれ設問は、極力少なくする

「Aと回答した方は問2へ、Bと回答した方は問3へ飛んでください」というような「枝分かれ設問」が多いと、回答者への負担が大きくなり、誤回答が増える可能性がある。また、枝分かれた先のサンプル数が極端に少なくなり分析に耐えなくなることもある。

・属性の設問では、年代は必ず聞く

アンケート調査の分析では、属性別にクロス集計を行い、属性による行動特性の差、意見の差などを分析するが、特に、高齢者のための方策、学童のための方策など、年代別の施策の検討に活かすため、年代別の分析が重要となる。

・第三者の目によるアンケート調査票の確認

アンケート調査票作成後、分かりにくい箇所がないかどうか、当該業務の担当外の者にチェックしてもらうことが望ましい。

特に、行政職員、コンサルタント社員のような内部の関係者ではなく、家族など全くの第三者による一般人の確認を受けることが望ましい。

なお、地域公共交通確保維持事業（陸上交通）では、以下についても留意する。

・アンケートの対象者

バスの利用者だけでなく、家族に送迎をしてもらっている人など、潜在的にバスを利用する可能性がある者を対象とするよう留意する。この場合において、世帯ごとにアンケート調査票を配布す

ると、世帯主（一般的には自分で自動車の運転が可能）が答えてしまい、普段車を使っていない層の意見が聴取できない可能性があることから、個人ごとのアンケートとする方が望ましい。ただし、サンプルの抽出等の手間が増大するため、バランスを考慮して選択すること。

・質問項目（運転免許の有無）

自分で自動車を運転して移動できる人と、バスや家族の送迎に頼らざるを得ない人では、回答者にとってのバス運行の意義が異なることから、運転免許の有無については必ず確認する必要がある。

④ アンケート調査票例

普段の移動実態を把握するための代表的なアンケート調査の1つに、人の1日の動きを調べる「パーソントリップ調査」がある。これは、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段を利用して移動しているか」を調べるものであり、次ページの図に示すような調査票を用いて行われる。

しかし、パーソントリップ調査は、調査内容が複雑で、調査対象者の負担が大きいことから、調査目的に応じて質問項目を絞る工夫も必要である（次ページ以降の図を参照）。

13 “1ばんめ”に行かれた場所は

1. 自宅 (1) の住所と同じ 2. 勤務先・通学先 (8) の所在地と同じ

3. 上記以外の場合

市町村 町 大字 丁目 字

または、主要な建物、停留所名などをお書き下さい

14 施設は？ [A] から 5 番

15 そこへ行かれた目的は？ [B] から 1 番

最初の場所から
1ばんめの場所への移動について

16 出発時刻及び到着時刻は？

① 午前 8 時 10 分 ⇒ ① 午前 8 時 52 分

② 午後 8 時 10 分 ⇒ ② 午後 8 時 52 分

17 利用された交通手段は？ 後れを出るたびすべて。

交通手段 [C] から	所要時間 (併し時間経く)	乗降地点名 ② の11～16を利用された方のみ	
		乗車地点 (駅・バス停・停留所)	降車地点 (駅・バス停・停留所)
はじめに 1 番 5 分			
次に 11 番 24 分		〇〇バス停	JR△△駅
次に 12 番 10 分		JR△△駅	JR××駅
次に 1 番 3 分			
次に 番 分			
次に 番 分			

18 自動車 (④ の7.8.9) を利用された方のみご記入ください

① 自分で運転しましたか？

1. はい 2. いいえ

② 乗車人員は？ (自分を含めて) 人

③ 駐車場所は？ [D] から 番

④ 利用した自動車の所有は？

1. 自分または家族の車
2. 勤務先の車
3. その他

⑤ 有料道路の利用は？

1. 利用あり 2. 利用なし

⑥ 利用した有料道路は？ [E] から 番

⑦ (上記⑥で1と答えた方のみ)

乗ったインター

降りたインター

19 バイク・自転車 (④ の3.4.5) を利用された方のみご記入ください

駐輪場所は？ [F] から 番

20 “2ばんめ”に行かれた場所は

1. 自宅 (1) の住所と同じ 2. 勤務先・通学先 (8) の所在地と同じ

3. 上記以外の場合

市町村 町 大字 丁目 字

または、主要な建物、停留所名などをお書き下さい

△△高校 東側

21 施設は？ [A] から 10 番

22 そこへ行かれた目的は？ [B] から 5 番

1ばんめの場所から
2ばんめの場所への移動について

23 出発時刻及び到着時刻は？

① 午前 0 時 05 分 ⇒ ① 午前 0 時 08 分

② 午後 0 時 05 分 ⇒ ② 午後 0 時 08 分

24 利用された交通手段は？ 後れを出るたびすべて。

交通手段 [C] から	所要時間 (併し時間経く)	乗降地点名 ② の11～16を利用された方のみ	
		乗車地点 (駅・バス停・停留所)	降車地点 (駅・バス停・停留所)
はじめに 1 番 3 分			
次に 番 分			
次に 番 分			
次に 番 分			
次に 番 分			
次に 番 分			

25 自動車 (④ の7.8.9) を利用された方のみご記入ください

① 自分で運転しましたか？

1. はい 2. いいえ

② 乗車人員は？ (自分を含めて) 人

③ 駐車場所は？ [D] から 番

④ 利用した自動車の所有は？

1. 自分または家族の車
2. 勤務先の車
3. その他

⑤ 有料道路の利用は？

1. 利用あり 2. 利用なし

⑥ 利用した有料道路は？ [E] から 番

⑦ (上記⑥で1と答えた方のみ)

乗ったインター

降りたインター

26 バイク・自転車 (④ の3.4.5) を利用された方のみご記入ください

駐輪場所は？ [F] から 番

27 “3ばんめ”に行かれた場所は

1. 自宅 (1) の住所と同じ 2. 勤務先・通学先 (8) の所在地と同じ

3. 上記以外の場合

市町村 町 大字 丁目 字

または、主要な建物、停留所名などをお書き下さい

28 施設は？ [A] から 10 番

29 そこへ行かれた目的は？ [B] から 5 番

2ばんめの場所から
3ばんめの場所への移動について

30 出発時刻及び到着時刻は？

① 午前 0 時 08 分 ⇒ ① 午前 0 時 11 分

② 午後 0 時 08 分 ⇒ ② 午後 0 時 11 分

31 利用された交通手段は？ 後れを出るたびすべて。

交通手段 [C] から	所要時間 (併し時間経く)	乗降地点名 ② の11～16を利用された方のみ	
		乗車地点 (駅・バス停・停留所)	降車地点 (駅・バス停・停留所)
はじめに 1 番 3 分			
次に 番 分			
次に 番 分			
次に 番 分			
次に 番 分			
次に 番 分			

32 自動車 (④ の7.8.9) を利用された方のみご記入ください

① 自分で運転しましたか？

1. はい 2. いいえ

② 乗車人員は？ (自分を含めて) 人

③ 駐車場所は？ [D] から 番

④ 利用した自動車の所有は？

1. 自分または家族の車
2. 勤務先の車
3. その他

⑤ 有料道路の利用は？

1. 利用あり 2. 利用なし

⑥ 利用した有料道路は？ [E] から 番

⑦ (上記⑥で1と答えた方のみ)

乗ったインター

降りたインター

33 バイク・自転車 (④ の3.4.5) を利用された方のみご記入ください

駐輪場所は？ [F] から 番

パーソントリップ調査票の例

(出典：土木学会「バスサービスハンドブック」)

出発地		移動目的			
はじめにいた場所 〔 自宅 〕		1.出勤・登校 2.帰宅 3.帰社・帰校 4.業務(荷物あり) 5.業務(荷物なし) 6.買い物 7.食事 8.社交・娯楽・スポーツ 9.旅行・レジャー 10.送迎 11.その他私用			
所在地: () 市区町村 () 町 () 丁目					
出発時刻 ① 午前 () 時 () 分 ② 午後 () 時 () 分					
はじめに何を	利用した 交通手段の種類 (表1から選択)	所要時間 (分単位で記入)	費用 (鉄道・バスを利用 した場合に記入)	交通手段を換えた地点 駅名、停留所名、付近の有名 な建物などを記入してください	
次に何を	10	30 分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		

「10.自家用車(駐車)」を回答された方のみお答えください

・どこに駐車しましたか(表2より選択して番号を記入してください) [7]

・また、有料駐車場を利用したときは、
 ① 月極駐車場のとき 1ヶ月あたり () 円支払っている
 ② 時間貸駐車場のとき () 円支払った

目的地①		移動目的			
行き先 〔 勤務先 〕		1.出勤・登校 2.帰宅 3.帰社・帰校 4.業務(荷物あり) 5.業務(荷物なし) 6.買い物 7.食事 8.社交・娯楽・スポーツ 9.旅行・レジャー 10.送迎 11.その他私用			
所在地: () 市区町村 () 町 () 丁目					
到着時刻 ① 午前 () 時 () 分 ② 午後 () 時 () 分					
はじめに何を	利用した 交通手段の種類 (表1から選択)	所要時間 (分単位で記入)	費用 (円単位で記入)	交通手段を換えた地点 駅名、停留所名、付近の有名 な建物などを記入してください	
	12	20 分	円		

簡略化したパーソントリップ調査票の例 1

(出典：土木学会「バスサービスハンドブック」)

【 どこから 】 → 【 どのような経路で 】 → 【 どこから 】

出発地		目的地	
① 自宅	(●●●) 市	1. 自宅	(■■■) 市
2. 勤務先	(▲▲▲) 町・区	② 勤務先	(◆◆◆) 町・区
3. 学校	(2) 丁目	3. 学校	(1) 丁目
4. その他		4. その他	

経路:

(車) (5 分) (電車) (5 分) (徒歩) (9 分) (徒歩) (9 分) (徒歩) (9 分) (徒歩) (9 分)

バス停 (12 分) (5 分) (5 分) (5 分) (5 分) (5 分)

簡略化したパーソントリップ調査票の例 2

(出典：土木学会「バスサービスハンドブック」)

1 妥当な金額だと思う

2 バス路線等を充実するため、もっと支出を増やすべきである

3 バス路線等の便数が減っても、もっと支出を少なくすべきである

4 わからない

5 その他（具体的にご記入ください： _____）

- 1 増便してほしい
(増便してほしい運行区間、路線名等：)
- 2 土日祝日にも運行してほしい
(運行してほしい区間、路線名等：)
- 3 ダイヤを改善してほしい
(改善してほしい運行区間、路線名等と希望するダイヤ：)
- 4 運行経路を変更してほしい
(変更してほしい運行区間、路線名等と立ち寄ってほしい施設名等：)
- 5 乗り継ぎを改善してほしい
(改善してほしい乗り継ぎ場所や鉄道駅名等：)
- 6 運賃を安くしてほしい
(安くしてほしい交通手段、路線名、料金等：)
- 7 利用者の数に応じた大きさのバスで運行してほしい
- 8 デマンド方式等の新しい運行方式にしてほしい
- 9 環境面に配慮した運行をしてほしい
- 10 現状に満足している
- 11 その他（具体的にご記入ください：)

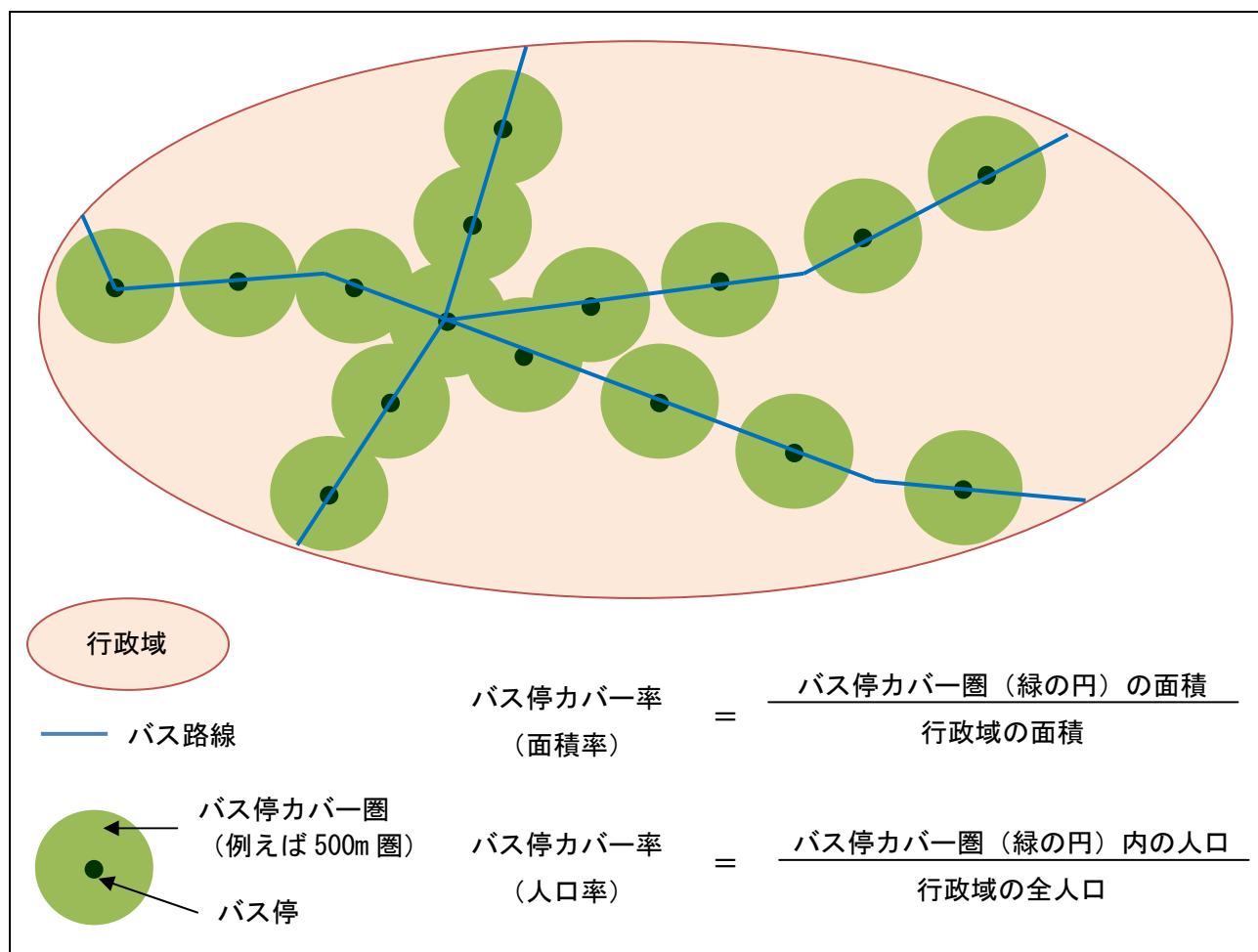
(2) バス停カバー率、集落カバー率

公共交通が地域をどれだけカバーできているかを確認する指標である。

① バス停カバー率

該当系統エリアのバス停から一定の距離の圏域でカバーできる面積割合（又は人口割合）を示す。

バス停から一定の距離圏域の面積を地図から求積（又はその範囲内の人口を集計）する。バス停圏域の設定については、都市部・地方部、平地・丘陵地などの地域特性を勘案し、適正距離を設定する必要がある。250m、300m、500m、1km 等が用いられる。



路線延長距離、バス停数が多い場合など、作業負担が大きい点に留意する必要がある。

② 集落カバー率

行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合を示す。集落ごとのバス停設置状況を確認する。「バス停カバー率」の算定は作業負担が大きいことから、簡易に路線をカバーできているかを確認したい場合に用いる。ただし、集落内にあるというだけで、集落内での位置、バス停との距離などの条件が反映されない点に留意する必要がある。

$$\text{集落カバー率} = \frac{\text{バス停のある集落数}}{\text{全集落数}}$$

(3) 交通空白（不便）地域

交通空白地域あるいは交通不便地域は、公共交通利用が不便な地域であり、鉄道駅あるいはバス停から一定距離以上離れた地域を示す。

補助金交付要綱で、交通不便地域として「半径 1km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落」が例示されており、その定義を用いている地域が多いが、その他表 32 定義例がある。

表 32 交通空白（不便）地域の定義例

地域名	計画名	交通空白（不便）地域の定義例
宮城県美里町	美里町バス事業等再編計画	■交通空白地域 第 1 次交通（JR 各駅）を中心に概ね半径 3 km を超える地域 ■交通不便地域 第 1 次交通（JR 各駅）を中心に概ね半径 2 km を超える地域
福島県伊達市	伊達市地域公共交通総合連携計画	■公共交通空白・不便地域 鉄道駅から 600m、バス停から 300m 圏外で、公共交通が利用しにくく、かつ人口密度が 100 人/k m²以上の地区
栃木県宇都宮市	宇都宮都市交通戦略 宇都宮市生活交通確保プラン	■公共交通空白地域 鉄道駅から半径 1,500m、バス停から半径 250m 以遠の区域 ■公共交通不便地域 公共交通空白地域ではないがオフピークの公共交通の運行本数が 2 本/時未満の公共交通の利用が不便な地域 <2 本/時未満を公共交通不便地域と定義した考え方> ・「バス発車まで待てる時間」や「発車時刻を過ぎても待てる時間」といったアンケート調査結果をみると、15 分まで待てると回答した人が概ね 5 割である
千葉県佐倉市	佐倉市地域公共交通総合連携計画	■公共交通不便地域 既存のバス停から 300m 以上離れ、また鉄道駅から 1km 以上離れている
埼玉県熊谷市	熊谷市地域公共交通総合連携計画	■公共交通不便地域 公共交通利用圏域（鉄道駅より半径 1km 以内、又はバス停より半径 300m 以内）以外の部分
東京都練馬区	練馬区都市交通マスタープラン 練馬区公共交通空白地域改善計画	■公共交通空白地域 鉄道駅から 800m 以上かつバス停（30 分に 1 便以上運行）から 300m 以上の地域
東京都八王子市	八王子市地域公共交通総合連携計画	■公共交通空白地域 鉄道駅から 700m 以遠、又はバス停から 300m 以遠の地域
新潟県新潟市	にいがた交通戦略プラン	■公共交通空白地域 バス停から半径 300m 以上かつ鉄道駅から半径 500m 以上の集落
大阪府河内長野市	河内長野市地域公共交通総合連携計画	■公共交通空白地域 公共交通利用可能エリア（駅から 1km、バス停から 500m 以内で、かつ、平日に 8 便以上の公共交通の運行本数があるエリア）以外の住宅地域 ■公共交通不便地域 公共交通利用可能エリアであるが、駅・バス停の両方から 500m 以上離れている住宅地域
兵庫県西宮市	西宮市地域公共交通総合連携計画	■公共交通不便地域 バス圏域は、5 本/日・片道以上の運行があるバス停から半径 300m 圏域、鉄道圏域は鉄道駅から半径 500m 圏域とし、その圏域外を公共交通不便地域と定義
奈良県野迫川村・十津川村	交通空白地域における新しい交通サービスの導入に係る事業計画案について	■交通空白地域 最寄りバス停から概ね 500m 以上離れた地域（天候良好時に自家用車利用者の 50%以上が不満を感じる距離が郡部で 488m（出典：道路経済研究センター））

地域名	計画名	交通空白（不便）地域の定義例
福岡県福岡市	公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例	■公共交通空白地：バス停から概ね1キロメートル以上離れ、かつ、鉄道駅から概ね1キロメートル以上離れた地域をいう ■公共交通不便地：バス停から概ね500メートル以上離れた地域（鉄道駅までの距離が概ね1キロメートル未満の地域及び公共交通空白地を除く。）をいう ■公共交通空白地等：次のいずれかに該当する地域をいう ア 公共交通空白地 イ 公共交通不便地 ウ 公共交通不便地に準ずると市長が認める地域 エ 路線バス又は鉄道に係る路線の廃止等に伴いアからウまでに掲げる地域となるおそれのある地域
大分県由布市	由布市 地域公共交通総合連携計画素案	■交通空白不便地域 起伏を有する位置に居住する高齢者を念頭に、最寄りバス停から自宅まで300m以上の距離がある地域

以上の定義例を整理すると、以下のとおりである。

表 33 交通空白（不便）地域の定義の整理

項目	交通空白（不便）地域の定義例
鉄道駅からの距離	右記を超えない範囲：500m、600m、700m、800m、1km、1.5km、2km、3km
バス停からの距離	右記を超えない範囲：250m、300m、500m、1km
公共交通の運行本数	右記に満たない範囲：2本／時、1本／30分、8本／日、5本／日・片道
人口密度	100人／km ² 以上の地区
土地利用	住宅地域

なお、交通空白（不便）地域の定義について、勾配、頻度、タクシー営業所の位置なども考慮することが望ましい。

タクシー営業所を考慮する場合は、別途事業所への問い合わせ等により確認する。

勾配を考慮する場合は、メッシュデータの斜度（500mメッシュ及び250mメッシュに、最大斜度、最小斜度のデータ有り）を用い、斜度（勾配）を考慮することが可能である。

勾配の影響に関しては下記の研究例がある。

斜度の負担に関する既存研究例：

「坂道における高齢者・障害者の移動負担の計測」（大阪大学新田ら）

車いす使用者7名、高齢者13名による実験による限界距離

勾配	平均限界距離	
	登坂	降坂
2.2%（平地と同程度の負担）	400m	制限なし
5.0%	127m	制限なし（3名：175m）
7.9%	76m	250m

上記研究例は、車いす使用者と高齢者を対象とした実験であり、一般人よりも負担感が大きいため、上記よりも若干限界距離を長く考え、例えば、勾配5%で平地の半分、勾配8%で平地の1/4を、限界距離と考えて、交通空白地域を定義することが考えられる。（すなわち、平地で1kmを限界距離とする場合、勾配5%で500m、勾配8%で250mを限界とする。）

また、目的地とする公共施設等の特性（あるいは利用者の特性）を考慮して、望ましい時間距離を設定して、評価する手法がある。各地域では、公共交通のルート、利用者に留意し、必要に応じて、このようなきめ細かな指標を設定することも考えられる。

指標例「生活のしやすさ指標」（神戸大学喜多教授）

- ・ 交通機関への到達のしやすさ＜生活しやすい人の割合＞
 - － バス停までの徒歩 10 分で到達可能な人の割合
- ・ 施設・サービスへの到達のしやすさ＜生活しやすい人の割合＞
 - － 公共交通で 15-30 分以内に小学校、20-40 分以内に中学校に到着できる人の割合
 - － 公共交通で 30-60 分以内に高校に到着できる人の割合
 - － 公共交通で 20-40 分以内に職業斡旋所に到着できる人（16-74 歳）の割合
 - － 公共交通で 30-60 分以内に病院に到着できる自家用車非保有世帯の割合
 - － 公共交通で 15-30 分以内に開業医に到着できる自家用車非保有世帯の割合
 - － 公共交通で 15-30 分以内に主要な施設に到着できる自家用車非保有世帯の割合
- ・ 施設・サービスの多様性、到達のしやすさ＜生活のしやすさ＞
 - － 30 分以内で到達可能な施設の数
 - － 総合病院までの所要時間

(4) メッシュ分析

(参考) : GIS データとメッシュデータを用いて、目的施設（病院等）へのアクセス性を評価する手法

＜算出条件例（条件数値は任意に設定可能）＞

- ①施設から半径 500mを勢力圏（徒歩圏）
- ②バス停から半径 300m、鉄道駅から 500mが勢力圏（徒歩圏）
- ③乗換抵抗は ∞ （乗り換えてまでは公共交通は利用しない）
- ④施設周辺、バス停、駅周辺の最大斜度が 15 度以上ある傾斜地では勢力圏は 40%低下
- ⑤人口は、同一メッシュ内では均一密度とする（メッシュ内で人口の偏在がない）

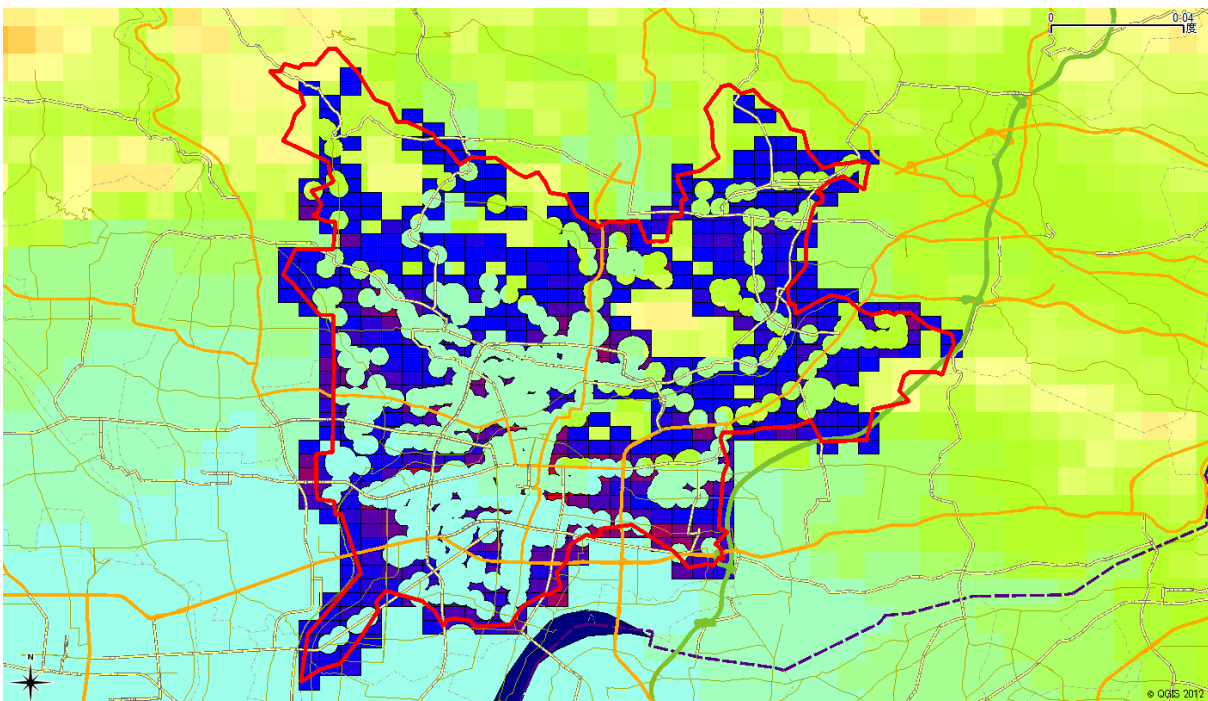
算出事例として、3 次メッシュ（500m メッシュ）単位の人口メッシュデータと、病院（総合病院）の位置データを準備

ステップ 1：目的施設の徒歩圏は公共交通を必要としないため空白地帯から除外。

ステップ 2：目的施設近傍（バス停勢力圏、鉄道駅勢力圏内）のバス停、鉄道駅の路線を抽出する。さらに、抽出された路線と同一路線にあるバス停、鉄道駅を抽出する。抽出されたバス停、鉄道駅は、すなわち当該施設に乗り換えなしでアクセス可能なバス停、鉄道駅とする。

ステップ 3：ステップ 2 で抽出されたバス停、鉄道駅の勢力圏が、徒歩＋公共交通で目的施設にアクセス可能な地域であるから、これを空白地帯から除外。

ステップ 4：ステップ 1～ステップ 3 を、目的施設ごとに繰り返し、公共交通（または徒歩のみ）でアクセス可能な地帯を除外していく。残された地域が、公共交通空白となる。



公共交通空白地帯のアウトプットイメージ

●関連データ、ツール

<算出に必要なデータの入手先>

上記算出に必要なデータは、以下より入手可能（無償）

①人口メッシュデータ（男女別）

→総務省統計局

②バス停（路線別）、鉄道駅、学校（小中高別等）、病院、公共施設（役場等）箇所データ

→国土交通省国土政策局

③傾斜メッシュデータ

→国土交通省国土政策局

※計算に先立ち、利用する GIS ソフトウェアにあわせた GIS データ形式に変換が必要。変換ツールも無償ツールあり。

<算出に必要な GIS ソフトウェア>

・無償ツール

①QuantumGIS+PostGIS

→デスクトップ GIS と地理情報データベースマネジメントシステムの組み合わせ

②MapServer+PostGIS

→WebGIS と地理情報データベースマネジメントシステムの組み合わせ

・有償ツール

①ArcGIS

②MapInfo 等

※より精緻な集計を行うためには、市販 GIS データで補足する方法もある（有償）

①人口メッシュデータ（年齢階層別男女別）

精緻な集計例：高齢者を対象とした集計等の場合

②商業統計メッシュデータ

商業施設（ショッピングセンター等）へのアクセス性評価を行う場合

