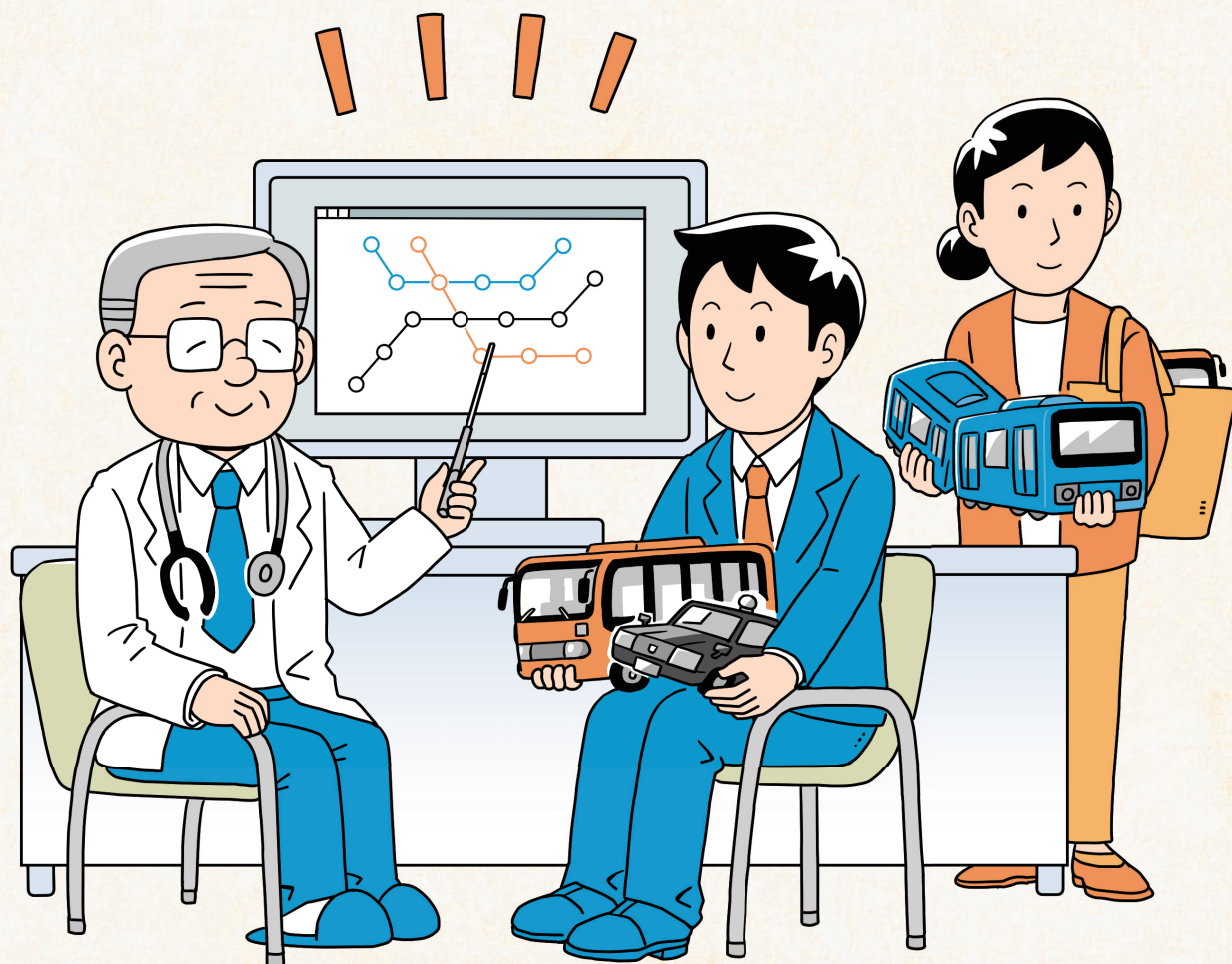


よりよい地域公共交通を目指して

定期的に評価をしましょう

～地域公共交通に関する事業評価の手引き～

R4年度 改訂版



令和5年3月



国土交通省中部運輸局

はじめに

令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」では、地方公共団体に対して地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。また、地域公共交通計画に基づいて行われる施策（事業）について、毎年度、調査・分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要に応じ地域公共交通計画を見直すことも明文化され、地域公共交通計画の作成だけでなく、その評価は、これまで以上にますます重要となりました。

さらに、地域公共交通確保維持改善事業の補助（地域間幹線系統補助及び地域内フィーダー系統補助など）を受ける場合は、地域公共交通確保維持改善事業の必要性や役割などを位置づけた地域公共交通計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることが要件とされました。

本手引きは、こうした活性化再生法改正などの状況を踏まえつつ、前半では地域公共交通にかかる事業評価の必要性・ポイントについて基本的な考え方をわかりやすく解説するとともに、後半ではどのように評価するのかを中心に事業評価実施のモデルスケジュールや主な評価指標の具体例を示しました。

本手引きを、地方公共団体における地域公共交通担当者の業務に活用していただければ幸いです。

令和5年3月 中部運輸局

[目次]

1 事業評価の必要性 02

- どうして評価が必要なのでしょう？
- コミュニティバスや補助をもらっている路線だけを評価すれば良いのでは？
- 評価はどのように行えば良いのでしょうか？
[コラム] こんな事業評価になっていませんか？

2 事業評価のポイント 04

- 地域公共交通計画における事業評価の留意点
- 事業評価の視点
[コラム] ロジックモデルを作ってみましょう

3 評価から改善へ（地域公共交通におけるPDCA）... 08

- 評価から改善につなげましょう
- 評価結果は公表しましょう
- 協議会を活用した評価を実施しましょう
- 第三者評価委員会を活用しましょう
[コラム] 中部様式とは？
- モデル評価スケジュール
- 参考：地域公共交通計画における定量的目標、評価指標算出方法記載の例
[コラム] 地域公共交通計画の地域公共交通確保維持改善事業補助要件化による目標設定／運行系統ごとの評価について

4 主な評価指標 15

- ① 利用者数
- ② 収支
- ③ 公共交通への公的資金投入額（財政負担額）
- ④ クロスセクター効果
- ⑤ 公共交通カバー率（⇔公共交通空白地区）
- ⑥ 満足度
- ⑦ 認知度
- ⑧ 公共交通利用率、住民の公共交通利用頻度
- ⑨ 運行回数
- ⑩ ○○の導入率
- ⑪ 接続に関する指標（接続率・回数・待ち時間など）
- ⑫ 各地区⇔主要目的地間の移動手段の有無

1

事業評価の必要性

地域公共交通に関する事業評価とは、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、地域公共交通計画や補助事業計画における各取組事業の実施結果について効果があったかをチェックし、評価結果に基づいて必要に応じ次のステップの見直しを行うものであり、地域公共交通ネットワークの再構築のために必要不可欠なものです。

● どうして評価が不可欠なのでしょう？

地域公共交通に関する事業評価は、実施してきた取組の結果や成果を明らかにすることで、地域が抱える交通課題が解決できたかどうかを判断し、必要な改善策を検討するために行うものです。

このため、目標値を達成したかどうかだけではなく、

なぜ達成できたのか、なぜ達成できなかったのかという考察をすることが大切です。達成できた理由や達成できなかった理由をしっかりと考えることで、改善に向けたヒントを得ることができます。

● コミュニティバスや補助をもらっている路線だけを評価すれば良いのでは？

コミュニティバスや補助対象路線の評価は財政負担に対する説明責任の観点から大切です。

しかし、地域公共交通ネットワークはコミュニティバスや補助対象路線だけで成り立っているわけではありません。鉄道、地域間幹線系統を含む民間バス路線やタクシーなどの地域公共交通全体の利便性・持続可能性・生産性を高めることで、地域の移動ニーズに合った地域公

共交通ネットワークを再構築することが地域の活性化につながります。

そのためには、コミュニティバスや補助対象路線だけでなく、地域公共交通ネットワークを意識した地域公共交通計画を策定し、当該計画に基づく取組全体について定期的に評価し、現状の検証と必要に応じた見直しや改善を行うことが求められます。

● 評価はどのように行えば良いのでしょうか？

地域公共交通計画には「地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項」を定めなければなりません（活性化再生法第5条第2項第5号）。評価の進め方などを設定し、計画に掲げた目標が達成できているかを定期的に評価する仕組みを構築しましょう。

適切で有効な評価は、協議会の場において関係者と議論しながら行う必要があります。評価指標の達成状況を

関係者と広く共有、協議することで、生じている課題や改善のヒントが得られることが期待されます。

なお、協議会の委員に地域公共交通に関する専門的な知識やノウハウが豊富で協議会の議論を円滑に進行できるアドバイザーやコーディネーターを加えることで、より充実した協議会運営、評価の実施が期待されます。

【用語解説】

目標 …………… 地域公共交通計画において掲げた「基本的な方針」を実現するために達成すべき具体的な内容

評価指標 …… 目標の達成状況を適切に表現し、定量的に評価しやすくするための指標（例：利用者数、収支率など）

目標値 ……… 目標が達成されたことを評価指標によって定量的に表現したもの（例：利用者数〇人、収支率〇%など）

コラム

こんな事業評価になっていませんか？

■計画と評価がチグハグになっている

▶計画で掲げた目標と評価指標が合っていない

- (例) 目標「運転手不足の解消」 → 評価指標「利用者の満足度」
 目標「高齢者がお出かけしやすいまち」 → 評価指標「ICカードの導入率」

例のように目標の達成状況を適切に表現できないような評価項目では、計画に基づく事業がもたらした効果を適切に評価できません。評価指標は目標に見合ったものにしましょう。

■評価指標が多すぎて算出だけで疲れてしまう

▶あらゆる面から評価をしようとして、評価指標を数多く設定している

指標を算出するだけで疲れてしまい、算出された数値の考察がおろそかになったり、改善案の検討をする時間がなくなってしまうおそれがあります。あまりたくさんの評価指標を設定しないようにしましょう。

■算出・検証が難しい評価指標を設定している（毎年度評価ができない）

▶公共交通空白地の人口など、GISソフトウェアを用いなければ算出できない指標

- (例) 「公共交通空白地の人口を0とする」

▶アンケートを取らなければ把握できない指標

- (例) 「公共交通利用者の満足度 20%アップ」「公共施設利用者の公共交通利用率 30%以上」
 「60歳以上の沿線地域住民利用率 80%以上」

▶検証が難しい指標

- (例) 「公共交通利用者のQOL」

評価を行うためにコンサルタント会社への委託や費用のかかる調査が必要となり、場合によっては評価ができなくなることもあります。計画期間全体を通しての評価のように5年に1度や中間年度の評価であれば、こうした評価指標でも良いのですが、毎年行う評価については、評価指標の算出にあまり手間がかかりすぎないものとしておくことが望ましいでしょう。

■目標値が高すぎて達成できない

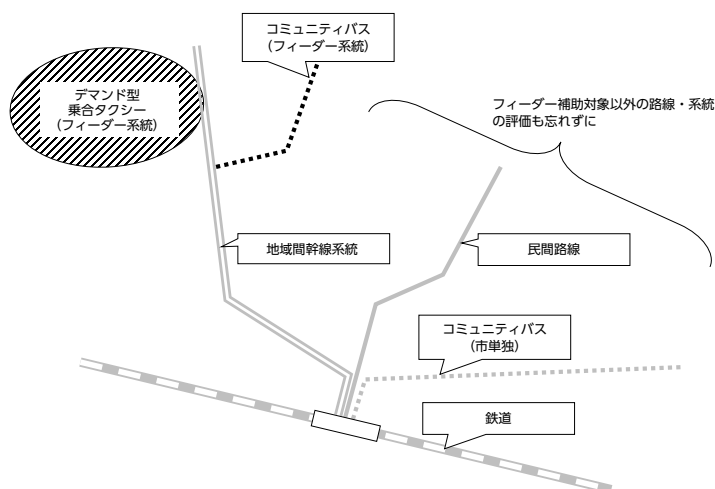
▶到底達成できない目標値ばかりを設定している

協議会や議会で、目標達成にはほど遠いことが問題となってしまうことがあります。一方、あまりに容易に達成できる目標値を設定するのも考えものです。設定根拠や仮定する条件を明確にして、目標値を設定するようにしましょう。

■地域公共交通ネットワーク全体を意識した評価ができていない

▶フィーダー補助の対象路線しか評価していない

地域公共交通は、個別の路線の評価に加えて、ネットワーク全体として機能しているかどうかという視点での評価も必要です。地域内に存在する鉄道や民間バス路線、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなどを総合的に評価する視点を持ちましょう。



2

事業評価のポイント

事業評価にあたっての留意点と事業評価の視点をまとめました。

● 地域公共交通計画における事業評価の留意点

地域公共交通計画において評価の項目を記載するにあたっては以下の点に留意しましょう。

① 計画の目標に対応した評価指標とする

計画に基づいてさまざまな事業を実施するのは、地域が抱える交通の「課題」を解決して、あるべき姿（例えば、自動車の利用可否にかかわらず、誰もが移動しやすい地域）に近づけるためです。あるべき姿のうち、当面目指すべきところをより具体化したものが「目標」であり、目標が達成できたかどうかを「評価」によって判断します。このため、地域公共交通計画の評価において重要なのは「計画で掲げた目標が達成できたかどうかを確認する」ということです。

目標は定性的（「数値」を使わず「言葉」によって表現されている）な場合が多く、そのままでは達成できたかどうかを解釈しづらいため、達成状況を把握しやすくするために、定量的な数値へと置き換えることが有効です。数値へと置き換える際に用いる指標が「評価指標」であり、定量化された目標が「目標値」です。したがって、目標に対応した評価指標や目標値を設定することが重要です。

何を評価指標とすべきか、また、目標値をいくらに設定すべきかについては、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、協議会の場を活用して地域の関係者の合意のもとで決定することになります。

目標に対応した評価指標とは？

例えば、地域公共交通計画において「住民の移動のしやすさ向上」を目標として掲げた場合、評価指標は住民の移動のしやすさを何で表現するのかを考えることになります。住民が移動しやすくなれば公共交通の利用者が増えたり、外出者数が増加したりすることが期待できるため、「公共交通利用者数」や「住民の外出回数」などが指標として考えられます。どのような評価指標が目標を表現できるのかについて考えて指標を選びましょう。

② 1つの評価指標だけで判断しない

複数の評価指標を設定している場合、1つの評価指標が良くなっても、他の評価指標が悪くなるということがあります。例えば、コミュニティバスの増便を行った場合、運行経費が増大して収支率が悪化する一方で、利便性が高くなり利用者数が増加する、ということが想定されます。この場合、収支率のみを見ていると「増便は失敗」という判断をしてしまいがちですが、利用者数を合わせて見ることで失敗とは即断できないことがわかります。

このように1つの評価指標のみで取組の成否を判断するのではなく、複数の指標を組み合わせて考察することが大切です。



③ ネットワーク全体を評価対象とする

地域公共交通計画に基づく取組を評価する際には、コミュニティバス、補助対象路線だけでなく、民間事業者のバス路線や鉄道、タクシーなども含めたネットワーク全体の評価をすることが重要です。そのためには、以下の2つの視点が必要です。

1つは、地域公共交通計画の「基本的な方針」や「目標」の達成に対して、公共交通ネットワークが十分な性能を持っているかどうかという視点です。例えば、「高校生の通学を支える」という目標を立てた場合、高校生の居住地域をカバーする路線網が形成され、通学時間に合ったダイヤで運行されているかどうかを確認する必要があります。

もう1つは、公共交通ネットワークの性能に対して見合った成果が出ているかどうかという視点です。上記、高校生の通学の例で言えば、路線網・ダイヤという性能に問題がなかった場合に、実態として通学に利用されているかどうかを確認することがこれに当たります。

こういった視点から、あらかじめ設定した評価指標の達成状況を協議会で広く共有、協議し、協議会の委員からのコメントなども踏まえて総合的に評価を行います。

なお、地域の公共交通ネットワークの中でそれぞれの系統が果たしている役割や「目標」達成への寄与などについても把握することを意識しておきましょう。その際、補助対象路線だけでなく、民間事業者のバス路線や鉄道についても評価対象に含めることが望ましいでしょう。

④ 目標値の設定根拠を明記（記録）しておく

目標値を設定する場合には、その設定根拠（例えば、「現在の財政負担を維持することを目指して年間財政負担額を〇円に設定した」「住民が年間1回公共交通利用を増やすことを目指して年間利用者数を〇人と設定した」など）について協議会の場で明確に説明し、議事録に記録しておくことが望ましいでしょう。この記録は担当者が異動になった場合の引き継ぎにも役立ちます。設定根拠について地域公共交通計画に記載している例も見受けら

れます。

設定根拠を明確にしていないと、もし実績値と目標値の乖離が大きくなってしまった場合、そもそも目標値の設定に無理があったのか、それとも事業の取組が十分ではなかったのかを判断することができなくなります。

⑤ 評価指標の算出方法や使用データを明確にする

評価をするためには、評価指標を算出し、目標値にどれだけ近づいたかを確認する必要があります。このため、計画書の評価の項目に評価指標の算出方法や、算出に用いる数値の出典が書かれていないと困ることになります。人口や利用者数のように毎年変わる数値を用いる場合は、いつ時点の数値を用いるのかなども含めて記載しておきましょう。評価指標によっては、交通事業者にデータ提供をしてもらう必要があるので、目標を設定する際にあらかじめ事業者とよく調整し、データ提供への協力を依頼しておきましょう。

⑥ いつ・何をやるかを明示する

評価時期は、各年度の評価結果に基づいて事業内容の検討を行うとともに、計画の見直しに反映することを考慮して決めましょう。評価実施時期を年間スケジュールに組み込んでおく（例：毎年〇月の協議会で評価を行う）ことで、スムーズに評価が行えるようになります。

加えて、評価に用いるフォーマット（輸送実績などの書式）を用意しておくことも有効です。

● 事業評価の視点

評価する対象や評価しようとする内容によって評価の視点や方法は異なります。右の表は、評価の視点を整理したものです。地域公共交通における事業評価を行う場合には、評価しようとする対象に合わせて、この表のどの視点で評価を行うかをしっかりと見極めましょう。

	進捗状況の評価 (アウトプット)	事業成果の評価 (アウトカム)
個別事業の評価 (事業別・系統別)	事業や運行計画の 進捗状況	事業や運行の成果
取組全体の評価 (計画全体)	各事業の状況を 踏まえた計画全体の 進捗状況	計画目標の達成状況

≫ 個別事業の評価か、取組全体の評価か

◎個別事業の評価

目標達成に向け計画に位置づけられた個々の事業の取組、例えば、バスマップの作成や、乗り方教室の開催などといった個別事業については、それぞれの事業が当初の予定通り進捗しているかどうかという観点で評価します。また、各事業を実施した結果、どのような成果が得られたかについても評価する必要があります。

鉄道、民間バス路線、タクシー、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなど、実施している公共交通サービスに対する運行系統別の評価もこれに該当します。

◎取組全体の評価

地域で行っている取組全体を評価する場合には、それぞれの事業の進捗状況を取りまとめて、全体の取組がどのように進んでいるかを把握しましょう。その上で、これらの取り組みが地域に与えた効果について評価しましょう。地域公共交通計画の目標達成状況の評価はこれに該当します。

≫ 進捗状況の評価か、事業成果の評価か

◎進捗状況の評価

取組を進めるためには、予算や人員といった資源を投入する必要があります。この資源投入＝インプットに対して、実施した結果＝アウトプットを確認することで評価を行います。取組がどの程度進んでいるかを確認することから、進捗管理といっても良いでしょう。

計画期間全体を通して予定通りに事業が進んでいるかを確認することと、毎年、年度当初に予定した各事業が実施できたかどうかを確認することの2つの時間軸があります。

◎事業成果の評価

計画に基づいてさまざまな事業を行うことで、住民の生活や地域社会に対して何らかの好ましい影響を与えたり、生じていた問題を解決したりすることに近づいたかどうかを確認するために行うのが、成果＝アウトカムを確認する評価です。

したがって、計画全体を対象とする場合は、計画に掲げた「基本的な方針」に近づけているかどうかや、「目標」が達成できているかを確認することになります。事業ごとに行う場合には、各事業の実施が目標の達成にどのくらい寄与したのかを確認することになります。

コラム ロジックモデルを作ってみましょう

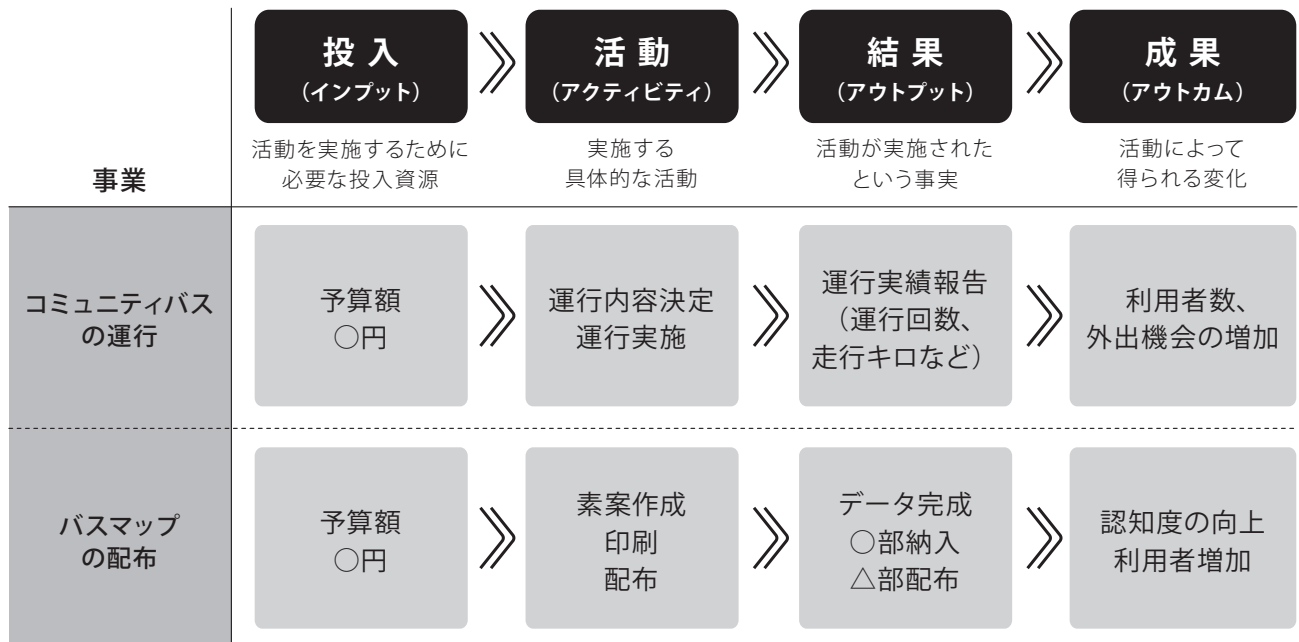
評価におけるアウトプットとアウトカムの関係を整理するためには、ロジックモデルを作成することが有効です。

ロジックモデルとは、ある事業を行うための投入（インプット）、それによって行われる活動（アクティビティ）、生じる結果（アウトプット）、得られる成

果（アウトカム）の関係を表形式やフロー図の形に整理するものです。

このロジックモデルを事業ごとに作成することで、それぞれの事業においてどのような成果が得られたかがわかりやすく整理できます。

■ロジックモデルの例



3

評価から改善へ（地域公共交通における PDCA）

地域公共交通計画や補助事業計画における各取組の実施状況などの評価から、改善につなげることを意識した評価プロセスを構築し、地域公共交通におけるPDCAを着実に実施できるようにしましょう。

● 評価から改善につなげましょう

≫ 数字だけでなく考察を

評価を行う目的は、取組のうまくいっている部分とそうでない部分を把握することで改善につなげるためです。評価指標が目標値を達成しているかどうかだけでなく、目標値を達成した、あるいは達成していない理由をしっかりと考察しましょう。

≫ 経年変化も大切

単年度で目標値を達成したかどうかを確認するだけでなく、評価指標の経年変化を見ることも大切です。数値が良くなっているのか、悪くなっているのか、その理由として何が考えられるかを考察し、改善のヒントを得るようにしましょう。

≫ 評価疲れにご用心

評価そのものに大きな労力が必要となると、肝心の改善について検討することができなくなってしまいます。こうした「評価疲れ」を起こさないような評価プロセスを構築しましょう。

● 評価結果は公表しましょう

≫ 財政負担への説明責任

地域公共交通への取組には財政負担が伴います。住民への説明責任を果たし、効率的・効果的な事業を実施するためにも地域公共交通計画に基づく評価は必要です。

≫ 結果は広く公表

地域公共交通政策への住民の理解を得るとともに、より良い地域公共交通を実現するために、評価結果は広く公表しましょう。

● 協議会を活用した評価を実施しましょう

≫ 改善の方向性を議論

協議会では、各年の評価結果を委員に共有した上で、それぞれの立場から意見を述べてもらうことで、改善の方向性を議論すると良いでしょう。

≫ 補助を活用しない場合

地域公共交通確保維持改善事業を活用しない（補助事業を受けない）場合は、予算要求時期までに地域公共交通計画に基づいて次年度実施する事業を具体化し、議会での報告時期までにその年度の評価を行うことが想定されます。

≫ 補助を活用する場合

地域公共交通確保維持改善事業を活用する場合は、同事業の計画認定申請や評価のスケジュールとの連動が必要です。これら一連のPDCAサイクルを適切に運用するためには、地域公共交通計画の認定申請の時期（6月）、行政の予算要求時期（秋頃）、中部運輸局で実施する2次評価（地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通計画第三者評価委員会）の時期（2月）など、行政的作業のスケジュールとの連携が不可欠です。例えば、予算要求時期までに地域公共交通計画に基づいて次年度実施する事業を具体化する、第三者評価委員会の開催時期までにその年度の評価を行う、次年度の同事業の計画認定申請時期までに目標や事業の見直し方針を確定するなどが考えられます。

≫ 地域公共交通計画作成と補助要件化

地域公共交通計画を作成し、補助事業計画として認定を受けることが地域間幹線系統補助及び地域内フィーダー系統補助事業の要件となりました。令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、令和7年事業年度（令和6年6月の計画認定申請）以降は、補助制度の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。

今後は、補助対象路線の評価と同時に補助事業計画として認定された地域公共交通計画の評価も必要になります。そのため、毎年1月頃に開催する協議会までに直近の地域公共交通計画の評価を実施しておきましょう（協議会の中には、1月頃に開催する協議会で地域公共交通計画の年度中間評価^{*}を合わせて協議している協議会もあります）。その上で、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統などの補助事業に関する自己評価を実施し、地域公共交通確保維持改善事業の実施が地域公共交通計画にどのような効果があったのかをまとめます。評価方法の具体例としては、補助対象系統ごとの目標達成状況を個別に評価した上で、全体計画である地域公共交通計画の各目標のうち、特に補助対象系統ごとの目標と関連性がある各目標にどれくらい効果があったのかを中心に全体の評価をすることが考えられます。

^{*}地域公共交通計画の年度が4～3月の場合。

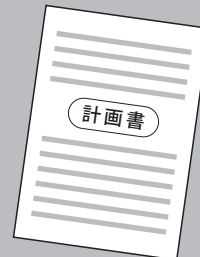


● 第三者評価委員会を活用しましょう

中部運輸局が毎年開催している「地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通計画第三者評価委員会」では、確保維持改善事業の補助事業の評価だけでなく、地域公共交通計画に基づく地域の公共交通の取組全体も評価対象として、アドバイスを行っています。

地域公共交通計画

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤ **計画の達成状況の評価に関する事項**
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項



地域公共交通活性化再生法第5条第2項

各協議会

自己評価

地域公共交通計画に基づき「⑤計画の達成状況の評価に関する事項」に関連する事業の進捗状況・成果について年に1度、協議会で議論し、自己評価を行います。

<自己評価資料作成のポイント>

地域公共交通計画に掲げた評価指標の目標値と実績値、その理由の考察についてまとめておきましょう（中部様式を使用することも可）。各事業の進捗状況については、星取り表の形で一覧にまとめると効果的です。

要約

要約

補助事業

補助事業の評価 (一次評価)

地域公共交通計画に基づく事業のうち、**国の補助を受けられる要件を満たすもののみを抜粋**し、個別の状況について記載。

※1「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価実施細目」別添1及び1-2の様式

計画の評価結果

計画の評価

地域公共交通計画に定めた**目標を抜粋**し、個別の達成状況について記載。

※2「地域公共交通計画等の送付及び地域旅客運送サービス継続実施計画等の認定申請に係る手続について」(R3.4.1付総合政策局地域交通課事務連絡)別添4の様式

各協議会

一次評価結果を中部運輸局に提出

中部運輸局

第三者評価委員会における評価・助言など

中部運輸局

二次評価結果を各協議会に送付

各協議会

二次評価結果を今後の施策に活用

コラム

中部様式とは？

補助事業の活用の有無に関わらず、自己評価結果を以下の1～6の観点を踏まえて整理するための中部運輸局独自の評価様式です。

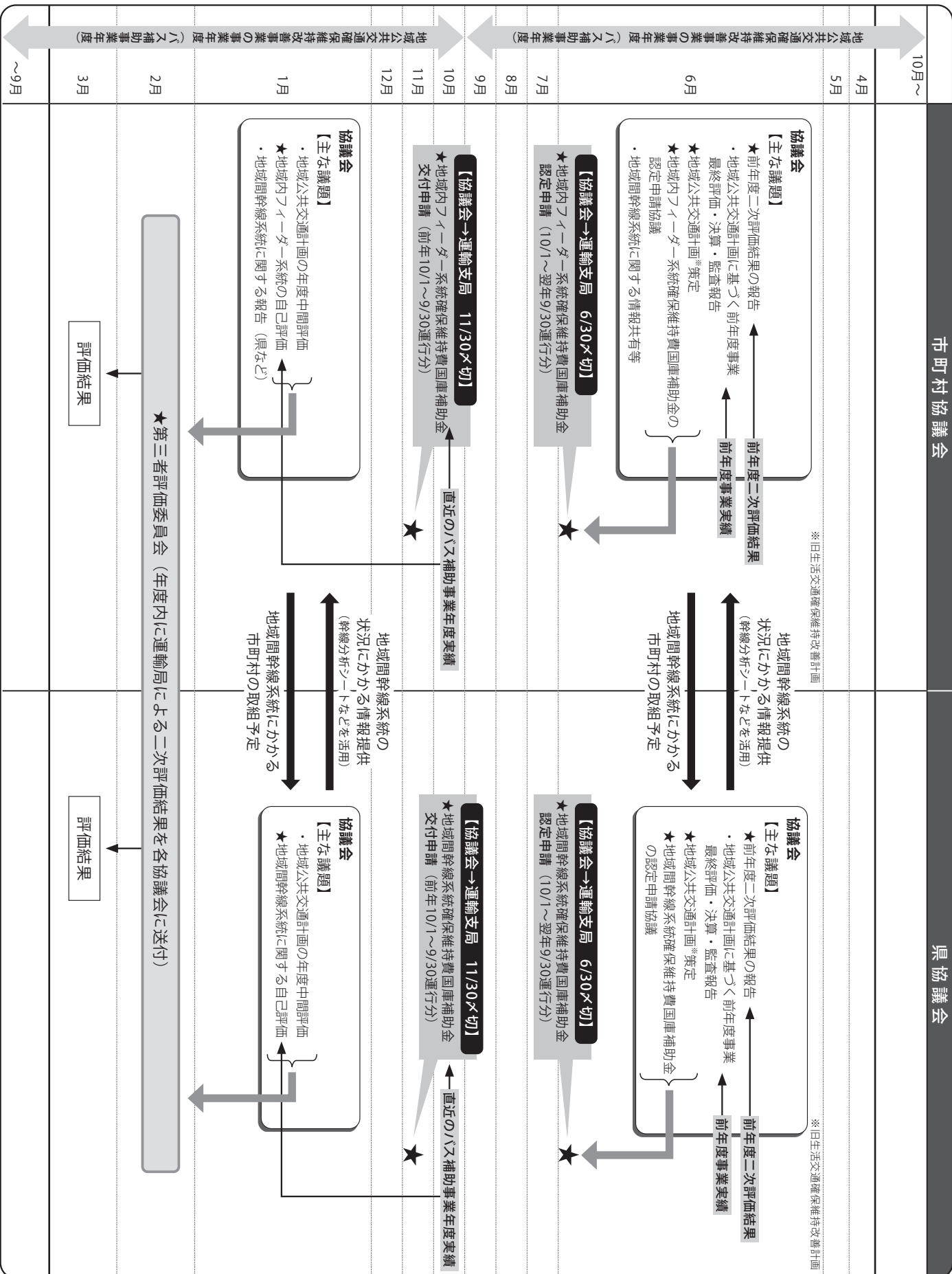
- 1 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿
- 2 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組
- 3 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察
- 4 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針
- 5 直近2年間の二次評価の活用・対応状況
- 6 計画・評価の推進体制

中部様式及びその作成の手引きについては、中部運輸局ホームページ内の「事業評価・第三者評価委員会」のページにおいて公表しています。

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/hyoka/index.html>



モデル評価スケジュール (★印は地域公共交通確保維持改善事業の申請に関するもの)




参考：

地域公共交通計画における定量的目標、評価指標算出方法記載の例


目標値設定根拠の記載方法

計画の中に目標値の設定根拠がわかりやすく整理されている例

指標① 公共交通利用回数 


本計画に位置付けた各種施策の展開により、公共交通の利用を増加させ、運行サービスの維持向上を目指しています。このため、今後の人口減少の影響を考慮しても、公共交通利用者数を現状以上とするため、年間利用回数を3回増加させることを目標とします。

現況値：85回/年（平成30年度） → 目標値：88回/年（令和7年度）
〔公共交通利用者数 45,837人/日 → 45,900人/日〕

指標② まちなかへの来訪回数 

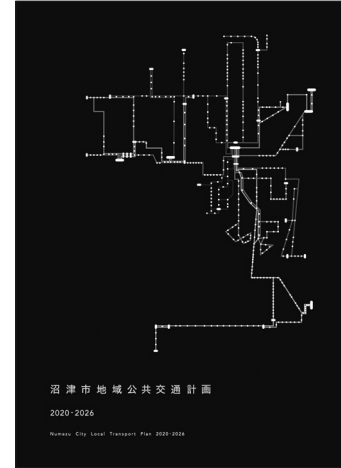
本計画に位置付けた各種施策の展開により、中心市街地への移動をスムーズにし、おでかけ機会を創出することで、まちのにぎわいに寄与することを目指しています。このため、今後の人口減少の影響を考慮しても、中心市街地歩行者交通量を現状以上とするため、まちなかへの年間来訪回数を2回増加させることを目標とします。

現況値：40回/年（平成30年度） → 目標値：42回/年（令和7年度）
〔中心市街地歩行者通行量 63,851人/日 → 63,900人/日〕

指標③ 路線バス運行に係る収支差額 

本計画に位置付けた各種施策の展開により、路線バスの運行効率改善とともに利便性の向上による利用者数の増加を目指します。令和2年から3年にかけては新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛により大幅に収入が減少していることを考慮し、今後の回復と施策による効果を加味し、バス3社平均の収支差額を現状より回復させることを目標とします。

現況値：△434,022千円（令和2年度） → 目標値：△430,000千円以内（令和7年度）



沼津市地域公共交通計画 (P.52)

各目標値について、どのように目標値を設定したのかが明記されています。

評価指標の算出方法の記載方法

計画の中に評価指標の算出方法がわかりやすく整理されている例

①指標1の算出方法

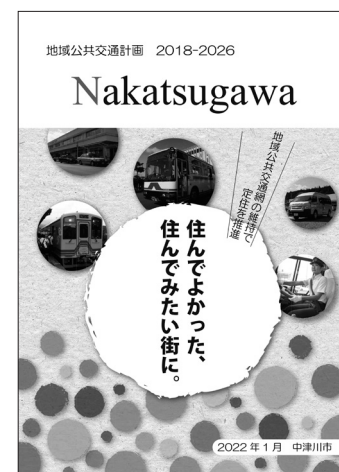
- 北恵那バス路線沿線地区内の高校生バス通学割合
＝沿線地区内の定期通学者数／沿線地区内の高校生数
 - ▶ 沿線地区：加子母、付知、福岡、苗木地区
 - ▶ 定期通学者数：北恵那バス及び濃飛バスの定期券購入者数【北恵那交通(株)、濃飛乗合自動車(株)提供】
 - ▶ 高校生数：沿線地区の高校生数【学校教育課提供】

②指標2の算出方法

- 住民基本台帳をもとに、住民1人あたりの地域公共交通利用回数に換算して算出する。
- 住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数
＝地域公共交通利用者数／住民基本台帳人口
 - ▶ 地域公共交通利用者数：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 明知鉄道阿木駅と飯沼駅の年間乗降者数【明知鉄道(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】
 - ▶ 住民基本台帳人口：9月末時点の住民基本台帳人口【市民課提供】

③指標3の算出方法

- バス運行を維持するための経費を、利用者が乗車1回あたりに負担する金額に換算して算出する。
- 利用者1人当たりの地域公共交通維持費用
＝（経常費用－経常収益）／地域公共交通利用者数
 - ▶ 地域公共交通利用者数：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】
 - ▶ 経常費用、経常収益：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス分：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス分：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】



中津川市地域公共交通計画 (P.34)

各指標の算出に用いる計算式とデータが明記されています。

コラム

地域公共交通計画の地域公共交通確保維持改善事業補助要件化による目標設定

地域公共交通確保維持改善事業の補助を活用している場合、地域公共交通計画全体に対する評価と、補助対象の運行系統ごとの評価を行う必要があります。このとき、全体の評価指標と運行系統ごとの評価指標がまったく違っていると、評価指標を算出する手間がかかる上、運行系統ごとの評価が全体の評価とどのような関係にあるのかがわかりにくくなります。計画全体の評価指標と、個別の運行系統や事業の評価指標は可能な限り揃えておく、あるいは関連性を持たせておくとう良いでしょう。また、同事業は毎年度評価が必要となるため、毎年度評価ができる目標の設定が必要となります。

地域公共交通計画の評価指標には、地域公共交通の利用者数・収支状況・当該地域公共交通に投じられる公的負担額（以下、標準指標[※]）に関する定量的な評価指標を設定する必要があります。ただし、標準指標に限らずそれぞれの地域公共交通計画の目標に合致する評価指標を設定することが重要であることを忘れてはいけません。

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第3版（令和4年3月）」入門編「数値指標・目標値の設定を行う」P.65より、数値指標を標準指標・推奨指標・選択指標に分類しています。

運行系統ごとの評価について

地域間幹線系統の場合、標準指標に加えて、補助基準である「輸送量」「平均乗車密度」「運行回数」といった指標の推移にも気をつけましょう。特に輸送量が基準値の「15」に年々近づきつつある場合には注意が必要です。中部運輸局では、地域間幹線系統について「幹線分析シート」の参考様式を公表していますので、これを活用することも有効です。

地域内フィーダー系統の場合、標準指標に加えて、補助基準である「1回^{*}あたりの乗車人員」が「2」を下回ると補助基準を満たさなくなるので、経年変化に注意しておきましょう。中部運輸局では、地域内フィーダー系統について「コミバス・フィーダー分析シート」の参考様式を公表していますので、これを活用することも有効です。

※運行回数は、路線型運行においては往路を0.5回、復路を0.5回とし、区域型運行においては1運行を1回とカウントします。なお、循環系統については1循環で1回とカウントします。

■幹線分析シート

■コミバス・フィーダー分析シート

幹線分析シート、コミバス・フィーダー分析シートのダウンロードはこちらから。
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/index.html>

4

主な評価指標

地域公共交通の事業評価に用いる主な評価指標についてまとめました。
評価指標の性質をよく理解して、目的に合った適切なものを用いましょう。

指標		区分			性質		適用範囲	
		標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
①	利用者数	P.16	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
②	収支	P.17	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
③	公共交通への公的資金投入額 (財政負担額)	P.18	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
④	クロスセクター効果	P.19		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑤	公共交通カバー率 (⇔公共交通空白地区)	P.20		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
⑥	満足度	P.21		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑦	認知度	P.21		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑧	公共交通利用率、 住民の公共交通利用頻度	P.22		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑨	運行回数	P.22		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑩	〇〇の導入率	P.23		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
⑪	接続に関する指標 (接続率・回数・待ち時間など)	P.23		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
⑫	各地区⇔主要目的地間の 移動手段の有無	P.24			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

※「区分」は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html に示されている区分です。

※ これら以外にもさまざまな評価指標が上記手引きに記載されていますので、併せてご覧いただき、地域の状況や計画の目標に合わせて適切な評価指標を選択しましょう。

① 利用者数

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
○				○	○	○

■ 解説

鉄道、民間バス路線、タクシー、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなどのサービスがどれだけ利用されたのかを把握できます。イベントや体験会などの場合は「参加者数」などが、バスマップや回数券などのような発行物の場合は「配布枚数」「販売数」などがこれに相当します。どれだけの人が利用したのかという量を把握するものであり、値が大きいほど事業の効果が大きかったと判断できます。

経年的に利用者数を把握することで、継続的な施策実施の効果を把握することや、変化の大きな時期に何があったのかを考えるのにも役立ちます。

目標を達成した場合、今後もこれまで同様の取組を継続的に進めることでさらなる利用増につながることを期待できます。一方で、目標未達成または効果が想定を下回る場合には、取組を強化することや、そもそも目標値が高すぎたのではないかとすることも検証する必要があります。

■ 取組全体（計画）の評価

計画に基づく一連の事業を実施することで、地域内の鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーやタクシーなどの公共交通ネットワークの利便性向上や利用促進が図られた結果として、利用者数の維持／増加が期待されることから、「総利用者数」を評価指標として設定することが考えられます。注意点としては、例えば、デマンド型乗合タクシーの利用は大幅に伸びた結果、全体の利用者数も増加しているが、路線バスの利用者の減少は続いているというようなケースも考えられるため、総利用者数だけでなく、それぞれの系統やサービスの利用者数も把握するようにしましょう。

計画に基づく事業によっては「利用者数〇万人を目指す」というような絶対評価としての使い方もできれば、「利用者数を20%増やす」というような相対評価

としての使い方も可能です。

■ 個別事業の評価

各交通モードの運行や継続的な改善に取り組むことによって、どれだけの利用が得られたのか、あるいは、増加したのかを把握するために「利用者数」を評価指標として設定することが考えられます。イベントやチケット、バスマップなどの場合も同様に、参加者数や販売数、配布枚数などを評価指標として設定することが考えられます。

■ こんな場合には

▶ 沿線人口が減っているので利用者数も減ってしまう

利用者数を評価指標とすると、中山間地域などで沿線人口が減少している場合には数値が悪くなってしまうのが普通です。こうした場合「人口1人あたり利用回数」として、人口減少の影響を取り除くと良いでしょう。

$$\text{人口1人あたり利用回数} = \text{利用者数} \div \text{沿線人口}$$

▶ 利便性を良くしたので利用者は増えたが費用も増えた

利便性向上策を施せば、利用者数は増加するのが普通ですが、それにかかる資源（増便した運行回数やそのために必要となった費用）も増えます。こうした場合、投入した資源に対して十分な効果が得られたのかを把握するために、「1回あたり利用者数」や「運行経費あたり利用者数」のように、利用者数を投入量で割り戻した値にして、以前より数値の改善が見られるかを判断すると良いでしょう。

$$\begin{aligned} 1 \text{回あたり利用者数} &= \text{利用者数} \div \text{運行回数} \\ \text{運行経費あたり利用者数} &= \text{利用者数} \div \text{運行経費} \end{aligned}$$

▶ デマンド型乗合タクシーの場合の利用者数はどう見れば良いか

デマンド型乗合タクシーの場合には、1回の運行で平均して何人の利用者が利用しているかを見ることも大切です。1回あたりの利用者が1人に近い数値であれば、乗合タクシーである意味があまりなく、非効率な運行といえます。こうした場合には、利用者が乗り合うような取組を行うか、タクシーチケットの配布などに切り替えることが考えられます。

② 収支

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
○				○	○	○

■ 解説

事業により得られた収入と、事業を行うために必要となった支出を比べ、その事業が赤字か黒字かを判断するものです。運賃収入と運行経費を用いて、収入を支出で割った「収支率」や、収入から支出を引いた「収支差額」の形で算出します。

投入した経費に対して、得られた収入の割合を示したもので、事業の費用効率性を表現します。単なる経費削減ではなく、実施できるサービスが同じであれば、より経費が少ない方法はないかという視点を持ちましょう。

■ 取組全体（計画）の評価

ネットワーク全体の収支を把握することで、計画に基づく取組によって費用効率性が高まったかどうかを判断するために、「収支率」や「収支差額」の改善を設定することが考えられます。

■ 個別事業の評価

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、デマンド型乗合タクシーなどについて、個別の運行系統の「収支率」や「収支差額」を評価指標として設定することが考えられます。このとき、単年の収支状況を把握するだけでなく、経年変化を見ることで各運行系統の状況が良くなっているのか、悪くなっているのかも確認するようにしましょう。

なお、交通サービスのように収入を得るものには使えますが、バスマップの配布やイベントの実施といった利用促進事業のように、収入のない事業には用いることができません。

■ こんな場合には

▶ 収支状況が悪いことばかりが問題にされる

収支を改善するには、①収入を増やす、②支出を減らす、のいずれかの方法がありますが、収入を増やすのは難しいため、利用の少ない便を間引く（減便）や路線短縮などの方法によって支出を減らすという選択をしがちです。ただし、これが行き過ぎると「収支を良くする＝サービスを減らす」という縮小均衡に陥る恐れがあります。収支が良くなったとしても、利用者数が大幅に減ってしまつては本末転倒です。行き過ぎたサービス減らしになっていないか評価の際には必ず確認しましょう。

行政が実施する交通施策は、公的負担が無制限に認められるわけではありませんが、採算が悪いからといってサービスを切り捨てて良いというものではありません。収支改善にばかりこだわるのではなく、「利用者負担と公的負担のバランスについて合意形成」のために役立つ視点を忘れないようにしましょう。

▶ コミュニティバスの収支率が低いような気がする

「コミュニティバスの収支率が○%と非常に低いです」というような相談を受けることがしばしばあります。しかし、中部運輸局で2016年度に調査した結果によると、コミュニティバスの収支率は20%未満のものが多くを占めています。

自分の町のコミュニティバスの収支率が低いかどうかは、近隣市町村や人口規模が同等の市町村の状況と比較し、極端な数値となっていないかどうかを一度確認してみてください。



③ 公共交通への公的資金投入額（財政負担額）

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
○			○		○	○

■ 解説

現在の公的資金投入額を提示することにより、地域旅客運送サービスを維持・確保するためにどのくらいの規模のお金が使われているのか、現実感を伴って地域住民に理解してもらうことにつながります。

国や県などの補助も含めた「公的負担額」の総額を見るのか、それらを除いた「市町村（県）負担額」を見るのかの2つの考え方がありますが、財政負担額は、行政として支出した金額を表しているに過ぎませんから、それによってどのような成果が得られたかを意識して評価をすることが大切です。

■ 取組全体（計画）の評価

計画に基づく事業を行うための財政負担額が妥当であるかどうかについて、住民や関係者による合意形成や調整を円滑に進めるために評価結果が活用できます。そのためには、財政負担によって得られる成果について示すことが必要です。また、財政負担額は定期的に確認することが求められます。

財政負担の総額を見てもイメージがしづらく、議論が金額の多寡だけに陥りやすいことなどから、例えば、「住民1人あたり財政負担額（財政負担額÷人口）」のようなイメージしやすい形で提示することが有効です。

■ 個別事業の評価

鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなどについて、個別の運行系統への赤字補填や補助金などの「財政負担額」を評価指標として設定することが考えられます。収支同様、単年の財政負担額を把握するだけでなく、経年変化を見ることで各運行系統の状況が良くなっているのか、悪くなっているのかも確認するようにしましょう。

バスマップの配布やイベントの実施といった利用促

進事業も含め、財政負担額がどの程度なのかを把握することは大切ですが、先にも述べたように、それによって得られた成果を考えることが大切です。

こちらについても財政負担の総額を見てもイメージしづらいことから、「利用者1人あたり財政負担額」や、「沿線住民1人あたり財政負担額」のような形で提示することが有効です。

$$\text{利用者1人あたり財政負担額} = \text{財政負担額} \div \text{利用者数}$$

$$\text{沿線住民1人あたり財政負担額} = \text{財政負担額} \div \text{沿線住民人口}$$

■ こんな場合には

▶ 財政負担額が妥当かどうかわからない

財政負担額は、地域の人口規模や面積、公共交通ネットワークの整備状況などによってまちまちであるため、一概にどのくらいが相場とはいえません。ただ、自分の地域の財政負担額が他の自治体と比べてどうかを比較してみることはできます。この場合、近隣市町村や人口規模が同等の市町村と比較してみてもうでしょうか。

▶ 個別系統の財政負担額を何の検討に用いれば良いかわからない

個別系統について、利用者1人あたり財政負担額を算出すると、1人を輸送するためにどのくらいのコストがかかっているかがわかります。もし、同等の移動を確保できる他のサービスに切り替えることで、このコストが下がる場合には、別のサービス形態へと切り替えることが望ましいといえます。例えば、デマンド型乗合タクシーで利用者1人あたり5000円の財政負担をしている場合、タクシーチケットを配布することで1人あたり4000円の財政負担に抑えられるようならば、サービスを切り替えた方が効率的なサービス提供ができることとなります。

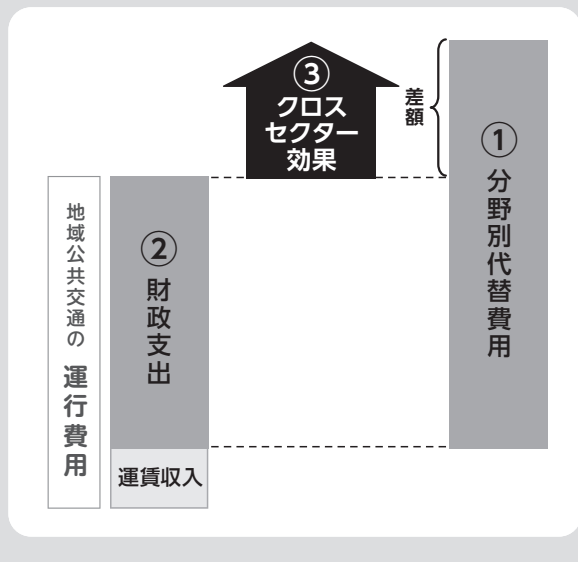
④ クロスセクター効果

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○		○		○	○

■ 解説

地域公共交通が人々の移動を支えることで、行政コストの軽減に資する効果を定量的に算定するものです。例えば、路線バスがあることによって、通学支援のためのスクールバスの運行が必要なかったり、通院支援のためのタクシーチケット配布が不要になったりするなど、公共交通の存在が交通以外の多様な行政分野に与えている効果を評価します。

具体的には、仮に公共交通を廃止した場合に追加的に必要となる行政コストである「①分野別代替費用」と、運行に関して行政が負担している「②財政支出」の差額を把握して得られるのが「③クロスセクター効果」です。



■ 取組全体（計画）の評価

計画に基づいて実施される公共交通施策が行われなかった場合に必要となる①分野別代替費用と、公共交通施策に投入される②財政支出の両者を算出して、その差額を算出することで、③クロスセクター効果を把握します。この差額が大きいほど、公共交通は効率的な行政施策だといえます。

■ 個別事業の評価

ある運行システムの廃止が検討されているような場合に、その運行システムを廃止することで必要となる代替交通手段の確保などの①分野別代替費用と、その運行システムを維持するために必要な②財政支出の両者を算出して、その差額を算出することで③クロスセクター効果を把握します。①分野別代替費用の方が大きい場合には、路線を廃止すべきではないということになります。

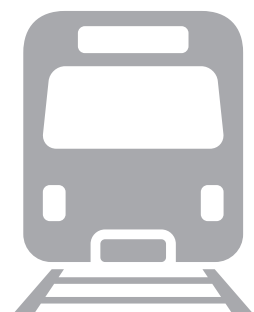
■ こんな場合には

▶ 公共交通があることで地域活性化などの効果が出ていることを示したい

クロスセクター効果は行政の財政支出を意思決定する際に、公共交通への支出と他の行政施策への支出を比較したときに、公共交通への支出の方が費用効率的であるかどうかを判定するためのものです。このため、公共交通が地域にもたらしている効果を総合的に把握する目的には用いることができないので注意しましょう。

クロスセクター効果の詳細については、近畿運輸局が発行しているリーフレットもご参照ください。

https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf



⑤ 公共交通カバー率 (⇔公共交通空白地区)

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○		○		○	

■ 解説

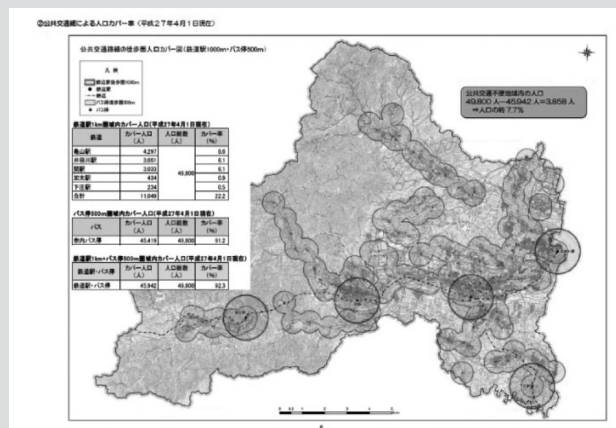
駅やバス停から一定の距離の範囲（駅勢圏、バス停勢圏）を地図上に描き、その範囲が地域内にどの程度の割合で存在するのかを表現することで、公共交通サービスを利用できる面積や人口の割合を表現するものです。「公共交通カバー面積」や「公共交通カバー人口」などとして表現されることが多いです。これと逆に、範囲の外に着目したものが「公共交通空白地区」です。

算出にはGISソフトウェアを利用するのが一般的ですが、GISが利用できない場合には算出が難しくなるので注意が必要です。都市部の場合には面積・人口のいずれを用いても結果に大差はありませんが、中山間地域の場合には、人の住まない山林などが多いため、面積を用いて算出すると過小評価になることがある点に注意が必要です。

公共交通カバー率は視覚的でわかりやすい反面、個々の運行システムのサービスレベルを反映しづらいという欠点があります。例えば、5分に1本のバスが来るようなバス停も、1日に2本しかバスが来ない

■ 取組全体（計画）の評価

公共交通サービスを利用可能な住民の数を増やすといったように、公共交通サービスの整備が計画の目標の1つとなっている場合には、カバー率の増加や、公共交通空白地区の解消状況を評価指標として設定することが考えられます。



出典：亀山市地域公共交通計画

バス停も同じように扱われてしまうのです。こうしたことを避けるためには、一定以上の便数がないバス停はカバー率の算出から外すなどの工夫が必要です。また、タクシーを利用できる場合には、どのように扱うべきかについても考える必要があります。

カバー率は「カバー率を上げる」というふうに目標値として設定しやすい反面、数値を高めるために全域をカバーする非効率な公共交通網につながりやすいという点には注意しましょう。

■ こんな場合には

▶ 駅勢圏・バス停勢圏の大きさはどの程度に設定すべきか

公共交通カバー率を算出する際には、駅勢圏やバス停勢圏の大きさをどのように設定するかが重要になります。駅やバス停の間隔から、駅勢圏は500m～1km、バス停勢圏は300～500m程度に設定されることが多いようですが、この値が良いという決定的な根拠はありません。勾配の多い地域や、高齢者の利用を多く見込む場合にはやや小さめにするなど、地域や利用者の状況に応じて決めましょう。

⑥ 満足度

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○			○	○	○

■ 解説

毎年あるいは計画期間の節目にアンケート調査を行うことで、住民や利用者が公共交通サービスに対してどの程度満足しているかを得点化して回答してもらうものです。得られた総得点を回答者数で割ることによって「満足度の平均得点」を算出できます。

公共交通の利便性向上に取り組むと一時的に満足度は上昇するのですが、サービスに慣れてしまうにつれて新たな要望が出てくるようになります。人の心理状態は変化しやすいため、満足度の向上を目標に掲げてもなかなか効果が見えづらいという点には注意が必要です。サービスの改善のヒントを得るという意味では、「不満な点」を調査する方が、満足度を調査するよりも有効な場合もあります。

■ 取組全体（計画）の評価

住民に対して調査を行い、公共交通サービスへの「満足度」を得点化してもらうことで把握します。住民を対象にする場合、公共交通を利用する人とそうでない人で満足度に違いがある場合が多いため、両者を分けて集計すると改善のヒントが得られる場合があります。

■ 個別事業の評価

鉄道、民間バス路線、タクシー、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの場合は利用者に、利用促進事業の場合は参加者に対して調査を行い、「満足度」を得点化してもらうことで把握します。路線やサービスごとに満足度や不満な点を把握することで、改善の必要性の高い路線やサービスを把握することができると考えられます。

⑦ 認知度

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○			○	○	○

■ 解説

毎年あるいは計画期間の節目にアンケート調査を行うことで、住民や利用者がコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの名称やバスロケーションシステム、乗換案内などのサービス内容や利用方法についてどの程度認識しているかを把握するもので、回答者総数に対して認識していると回答した人の割合を「認知度」とします。認知度が低い場合には、チラシの作成・配布や、地域へ出向いて説明会を実施するなど取組が求められます。

■ 取組全体（計画）の評価

計画に基づいて自治体として公共交通施策に取り組んでいることや、運行サービス内容について住民にどれくらい知られているかを把握します。利用促進や広報、イベントなどの事業の効果を把握する場合にも有効です。

■ 個別事業の評価

個別の運行系統の沿線住民が、そのサービスの存在やサービス内容を知っているかどうかを把握します。特にデマンド型乗合タクシーの場合、定時定路線型の路線バスと違って住民が存在を認識していないと利用に結びつきませんので、認知度を高めることは大切です。



⑧ 公共交通利用率、住民の公共交通利用頻度

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○			○	○	○

■ 解説

毎年あるいは計画期間の節目にアンケート調査をすることで、住民の公共交通の利用の有無やその利用頻度について把握するものです。回答者のうち、公共交通を利用すると答えた人の割合が「公共交通利用率」です。利用頻度については、回答者の利用頻度の平均値を「平均利用頻度」として算出できます。

■ 取組全体（計画）の評価

計画に基づく事業によって、利用率や利用頻度が向上したかどうかを把握します。公共交通サービスがそれなりに充実しているにもかかわらず利用が少ないような地域において、利用促進活動や広報周知活動によって利用が伸びたかどうかを計測するケースなどが考えられます。

■ 個別事業の評価

路線や地域を限定した利用促進やモビリティ・マネジメントの効果を計測する場合には、個別の運行系統に着目して、沿線住民や利用者を対象として利用率や利用頻度が向上したかどうかを把握することが考えられます。

⑨ 運行回数

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○		○		○	○

■ 解説

公共交通サービスの利便性の1つとしての利用機会を計測するために、時刻表から「運行回数」を把握するものです。「総運行回数」の他に、ピーク時やオフピーク時に着目した「ピーク時運行回数」「オフピーク時運行回数」、時間あたりの運行回数を把握する「1時間あたり平均運行回数」などが考えられます。運行回数を増やすには財政支出を伴うため、支出の増加に見合った利用がなされるようになったかどうかとも合わせて確認しましょう。

■ 取組全体（計画）の評価

計画に基づいて公共交通の増便を行うような場合や運行回数の維持を目指す場合に、運行する各サービスの運行回数の合計値や、地域内の主要なバス停（駅やバスターミナルなど）の運行回数を評価指標とすることが考えられます。

■ 個別事業の評価

個別の運行系統の増便や運行回数の維持を目指す場合や、運行系統ごとに望ましいサービスレベルを設定しているような場合に、運行系統ごとの運行回数を評価指標とすることが考えられます。

⑩ ○○の導入率

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○			○		○

■ 解説

ICカードやキャッシュレス決済、バスロケーションシステム、バリアフリー車両など、利便性向上のための新たな機器やサービスの導入状況を把握するものです。全体に占める割合である「導入率」の他に、導入した実数である「導入数」も考えられます。導入実績だけでなく、それがどの程度利用されているのかも合わせて把握するとより効果的です。

■ 取組全体（計画）の評価

計画において何らかの機器やサービスを導入することを事業としている場合には、その導入状況を把握することが考えられます。

⑪ 接続に関する指標
(接続率・回数・待ち時間など)

区分			性質		適用範囲	
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
	○	○		○		○

■ 解説

鉄道や幹線的な路線バスと、支線であるコミュニティバスなどの接続状況を把握するものです。全運行便に対する接続便の割合を示す「接続率」や、接続時の「平均待ち時間」などが考えられます。どの程度までの時間を接続として判断するのかは、幹線・支線それぞれの運行間隔によって異なります。

■ 個別事業の評価

接続利用が見込まれる運行系統同士を対象として「接続率」や「平均待ち時間」を算出します。幹線側の運行本数と支線側の運行本数が違う場合には、それぞれについて算出する必要があります。



12 各地区⇔主要目的地間の移動手段の有無

区分		性質		適用範囲		
標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
		○	○		○	○

■ 解説

通学、通院、買い物、公共施設アクセスなどの活動に着目して、各地区から公共交通でアクセスすることができるかどうか、またその回数ほどの程度かを把握するものです。路線図上でつながっているかどうかだけでなく、利用者が用事を済ませて帰ることができるかといったサービスレベルを含めた評価を行うことが必要です。

■ 取組全体（計画）の評価

居住地側の各地区から通学、通院、買い物などの活動ごとに「目的地へ行って」「用事を済ませて」「地区まで帰る」ことができるかを整理した表（行ける・行けない分布表）を作ると、公共交通サービスが不十分な地区を把握することができるため、新たな交通サービスの整備が必要となる地区を把握できます。

この際、単に行けるかどうかだけでなく、時刻表を確認しながら、始業（開店）時間に間に合うかどうか、終業（閉店）後に常識的な時間内に帰り着けるかどうかについても考慮しましょう。

運行便数が多い地域であれば、それぞれの目的地にアクセスする機会の数を把握し、地区同士で偏りがないうかが確認することも可能です。

		目的地						
		A高校	B高校	C病院	Dスーパー	Eスーパー	F駅
居住地	地区A	○	○	○	○	×	○
	地区B	○	×	○	○	○	×
	地区C	○	×	×	○	○	○

▲ 「行ける・行けない分布表」の例

■ 個別事業の評価

「行ける・行けない分布表」に、○×ではなく、その機能を担っている運行系統名を入れると、各運行系統が地域の交通ネットワークにおいて果たしている役割を明確にできます。例えば、「地区Aはコミュニティバス□線がなくなると、総合病院に通院できなくなる」、「廃止の申し出があった路線バス△線は、なくなったとしても通学や通院ができなくなる地区は生じない」といったことが具体的にわかるようになり、ネットワークの観点から各路線の必要性を議論できるようになります。

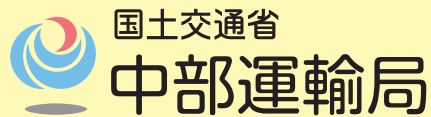
■ こんな場合には

▶ 居住地の地区や目的地は具体的にどう設定すれば良いか

市町村の場合には、小学校区や中学校区を居住地側の地区として設定し、その中心部の駅やバス停から、各目的地へ行けるかどうかを判断すると良いでしょう。目的地は、高校、総合病院、スーパー、駅、市役所などを設定するのが一般的です。

▶ 目的地へ行けるが移動時間が長い

現実的に、日常的な利用が可能であるような移動でなければ意味がありません。例えば、片道1時間以上の場合は「行けない」という判定にするなどのルールを設けても良いでしょう。また、乗り継ぎ回数が2回以上の場合には「行けない」と判定する、運賃は片道○円までといった条件を設けるなど、地域の状況を踏まえてルールを決めましょう。



中部運輸局交通企画課	052-952-8006
愛知運輸支局	052-351-5311
静岡運輸支局	054-261-2939
岐阜運輸支局	058-279-3716
三重運輸支局	059-234-8411
福井運輸支局	0776-34-1601

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



よりよい地域公共交通を目指して
定期的に評価をしましょう

～地域公共交通に関する事業評価の手引き～
R4年度 改訂版

