

## リレーレクチャー第7講 「目的と評価・評価指標」

(国土交通省2024年地域交通共創モデル実証プロジェクト採択)  
「地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト」

2024年11月22日

担当 大井 尚司

(大分大学経済学部門/減災・復興デザイン教育研究センター 教授、  
「地域と交通をサポートするネットワーク(Qサポネット)」主宰、  
総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー、国土交通省交通政策審議会委員)

## 簡単ですが自己紹介

- 1973年生まれ、福岡県出身(北九州市生まれ)
- 熊本大学(法学部)→旅行会社(主に海外旅行担当5年)→神戸大学大学院(経済→経営)→運輸政策研究機構(現:運輸総合研究所)研究員(東京・2年)→現職(14年目)  
※第一交通産業(株)特命担当次長(19.11-20.3)、九州大学大学院統合新領域AMS専攻非常勤講師、運輸総合研究所客員研究員(-24.3)
- 専門: 交通、観光(主に経済学、交通計画、地域計画、経営学の側面から)  
例: 地方鉄道の経営、バスの規制緩和、観光の経済効果、地域公共交通の人材育成
- 社会活動:  
地域内)自治体地域公共交通会議・協議会の支援(九州内(佐賀県・長崎県以外の全県)で計32市町および3県)  
各種政策(県総合計画、PT、津波、温暖化対策、港湾活性化、観光)検討委員 大分県・熊本県の担当者研修支援 ほか  
国交省) 交通政策審議会委員(計画、地域公共交通、自動車、海事)、活性化再生法事業第三者評価委員(九州) 国土交通大学校地域公共交通研修、各種検討会・懇談会(地域公共交通、道路、港湾)、各地の講演 ほか  
交通計画・地域交通法・バスマップ・鉄道活性化のマニュアル等の作成(九州、本省)  
学会) 日本交通学会理事、日本観光研究会理事・九州・韓国南部支部支部長、日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)委員兼幹事、日本都市計画学会九州支部幹事、日本計画行政学会九州支部理事、日本地域政策学会九州支部理事、公益事業学会評議員  
他) 総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー(派遣費用が総務省から補助されます) 「全国移動ネット」アドバイザー  
「地域と交通をサポートするネットワークin Kyushu(Qサポネット)」代表(14年、25回、延べ2300人)  
「タクシーコミュニティネットワーク研究会(タクコミネット)」研究者代表 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」実行委員

## まず課題—これを意識してご聴講ください

- **自治体の方は、**  
ご自身の自治体の交通計画において(なければ他自治体でも可)、  
① 現在設定されている計画の目的や評価に関する項目を1項目以上選択し、その内容を文章で紹介してください(コピーで貼り付けただけでは不可とします)。  
② ①について、評価すべき点と改善すべき点、改善すべき点については改善の方向性について、今日の講義内容も踏まえて考えを述べてください。
- **それ以外の方は、**  
皆様の居住あるいは勤務地の交通計画を確認いただき(なければ他自治体でも可)、上記の①②の内容について今日の講義内容も踏まえて考えを述べてください。

※交通計画=現在有効期間中の地域公共交通計画を原則とします。  
なければ地域公共交通網形成計画または地域公共交通連携計画でも可とします。  
※解答時、自治体名の特定(記載)は義務とはしません(書いても可です)。

## 今日の講義内容

1. はじめに
2. 交通利用(需要)の目的
3. 評価について

# 1. はじめに

## 2. 交通利用(需要)の目的

## 3. 評価について

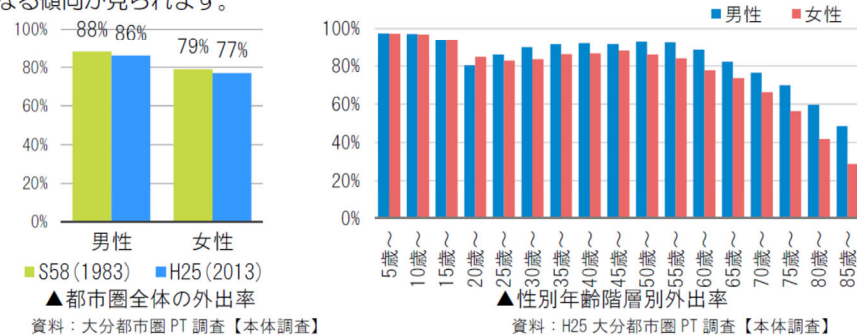
### 地域で起きていること:通勤・通学の自動車化とパターン変化

- 学校・企業・商業施設・住宅の郊外移転→「重心・中心」の変化
  - 「不便」な方へ流動が一致
  - 公共交通での対応に不向き
  - 自家用車化、渋滞
- 自動車による「通勤と通学の一本化」
  - 定期代が自己負担→家計にはきつい
  - 通勤と同じ→ならば送迎(通勤手当は出る)
- 移動の長距離化?短距離化?
  - 所得・学力・購買力・生活施設多寡でどちらにも振れる移動の実態(それは、通勤も、通学も、日常生活も)

### 地域で起きていること:出かけなくなる高齢者

#### ■ 外出率は減少

平成25(2013)年における都市圏全体の外出率は、昭和58(1983)年と比較し、男性、女性とも低下しており、また、60歳を過ぎると、年齢を追うごとに外出率が低くなる傾向が見られます。



### 地域で起きていること:生活の豊かさが「移動」で左右

- 移動の可否で「生活の豊かさ」が制約
  - 日常生活:買物、医療、... ⇒生活機能「を持ってくる」ことも可能だが社会参加、教育(「豊かさ」の要素):コミュニティ、交流、文化活動、学校... ⇒「持ってくる」ことができないものが多い
- 「地域の正の循環」が危なくなっている
  - コミュニティの場と目的が「病院」「病院へ行く足」:
    - 医療支出増加、「消費」が減少
  - ⇒「経済」「雇用」の循環を妨げる方向へ:
    - 医療支出→財政負担を伴う→納税額に比して負担大:支出増に
  - **移動減少、担い手減少、財源不足、よって廃止、のスパイラル**
    - コロナ→外出自粛→病院行かない→病院も移動もつぶれる、が目前

国交省マニュアルより:地域公共交通計画の記載事項(実践編p.8より)

記載事項	概要	参考になる箇所
a) 基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。	■基本的な方針の検討のための問題点・課題の整理方法 →実践編「第2章 地域の問題点・課題の明確化について」 ■問題点・課題を踏まえた基本的な方針の設定方法 →実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」
b) 計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定します。	→実践編「第2章 地域の問題点・課題の明確化について」
c) 計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。	→実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」
d) 事業及びその実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。	→実践編「第5章 これからのサービスの在り方について」
e) 計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。	→実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」
f) 計画期間	原則5年程度ですが、地域の実情に合わせて設定しましょう。	→実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」

**方針**  
課題に交通の役割を、取り組みの方向性

**目標**  
方針に即して決定

**評価**  
達成状況評価と見直し

「目的」の記載はないが、方針・目標で意識する必要があるとみてよい

今日の内容・・・正直「難しい」?かもです

- 「目的」をどのように考えるのか  
そもそも論として「交通の目的」を考えます
- 「評価」はどのように考え、行っていくのか  
マニュアルの指標とその使い方を中心に考えてみます  
※具体的な指標の詳細は福本先生の講で紹介します
- 参考:評価手法の「かみ砕いた」内容

1. はじめに

2. 交通利用(需要)の目的

3. 評価について

交通の需要=消費とは?

- ◎交通 = 基本的に「派生的需要」  
↑
- ◎それを支える「本源的需要」がある  
・・・何かをするために交通を使う
- ⇒ 「本源的需要」とは?

## 交通の「本源的需要」①

### ①「居住する人」の視点

住宅  
教育  
医療  
買い物



⇒ 住むために何があるのか？

## 交通の「本源的需要」②

### ②「働く人」「生産する人」の視点

雇用の場所(企業・産業)  
企業や産業の立地  
交通事業者(生産活動)



⇒ 働くために何があるのか？  
企業が活動するために何があるのか？

## 交通の「本源的需要」③

### ③「外の人」の視点

用務(冠婚葬祭、私用など)  
観光  
買い物  
長距離交通インフラの整備



⇒ 地域外の人が移動するためには何が必要か？

## 交通の「本源的需要」④

### ④「行政」の視点

土地(資産)の有効活用  
財源の有効活用  
社会的厚生水準の向上  
市場の失敗のコントロール



⇒ 調整+地域の価値向上のために何があるのか？

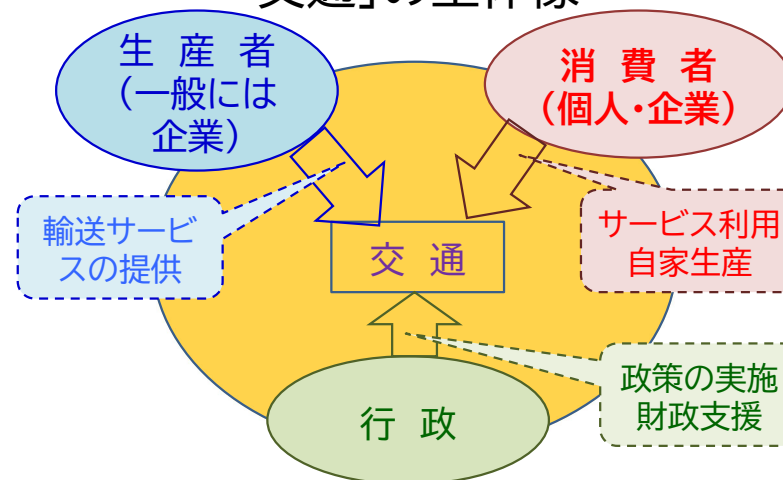
## 今のことを考えると・・・

◎世の中にいる当事者すべてに関係

- 住む人
- 働く人(企業)
- 外の人
- 行政

⇒ すそ野が広い分野！！  
 …… ではどう広いのか？

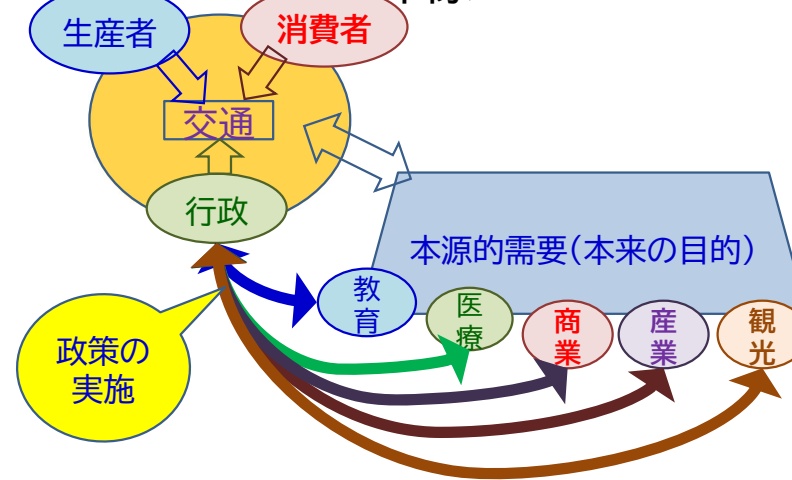
## 「交通」の全体像



## 「交通」と他分野のつながり



## 全体像



# 「目的」の考え方(一つの例)

## 現状把握

今の交通の状況把握、市場(地域)の状況把握、など

## 課題抽出

解決しないといけない問題が何か

## 対応 = 目的

誰の、何の移動を、どのように改善するか

# 「目的」もいろいろ

## 移動の目的

通勤  
通学  
買い物  
通院  
観光  
交流  
冠婚葬祭

## まちづくりの目的

### 都市計画的な視点

そのまちをどう設計していくか  
(施設立地・配置)  
(居住誘導・立地)  
(交通拠点はどうするか)

### 総合計画的な視点

そのまちのあり方をどうするか  
(住み方・暮らし方)  
(産業構造、産業立地)  
(交流人口の迎え方)



# マニュアルにおける記載もよくみると(実践編p.121)



- 赤枠のところ  
移動そのものの状況  
ニーズ把握  
☞ 「移動の目的」
- 青枠のところ  
地域の目指すべき将来像  
各計画内の「移動」の位置づけ  
☞ 「まちづくりの目的」

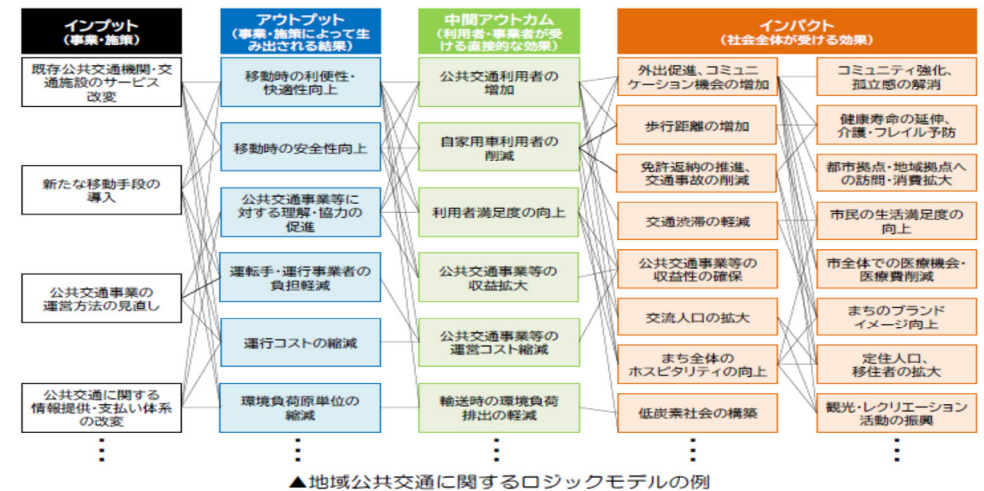
# マニュアルにおける記載(実践編p.16)

③計画の目標 【法§5②Ⅲ】 【基本方針二 1(3)】	可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。 ※目標(定性的な記載) 地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示することが重要。 ※数値指標(定量的に設定)及び選定した理由 ※目標値・具体の数値・年次、及び選定した理由 特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。 地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。	・実践編「第1章 1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？」 ・実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」
	単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい。 地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。【法§5④】	

## 交通計画における目的の重要性とあり方

- 「移動」は主たる目的ではないということ  
「MaaS」の考え方がいま重要視されていることをふまえると「目的」が移動せずにできるものが多数—それでいいのか
- 「目指すべき将来像」をどこに置くかで変わること  
どのような「生活像」を描くのか(いつまで定住、どこに住む、など)計画期間中のまち・ひと・くらしの変化を見据える
- 「何をもってヨシとするか」を左右するものであること  
理想も大事、でも現実も重要：達成水準を左右  
「豊かな暮らし」に求める(最低限の)水準とのバランス

## 参考資料(マニュアル実践編p.124)



## 話題提供者の考える「目的」いろいろ(例)

- 定住人口の増大  
高校の状態把握(存在、学区、通学生、定員割れ、...) → 「近くの高校に通学可能」(高校まで定住可能にする)  
企業・産業(自治体内への立地、通勤状況、雇用、...) → 「その企業へ就業可能」「車使わず通勤可能」など
- 住民の(車を使わないでできる)「生活」実現  
必須活動(医療、商業など) → 「生きることができる」  
文化活動利用、地域活動、コミュニティ → 「愉しく過ごせる」
- 交流人口の増大(ただし、結構難しい)

## 私見として:DMOの発想を公共交通に

DMO的・「地域も出資して、地域公共交通全体を共同経営」発想ができないか～ 実は(本当の意味での)MaaSの発想と同じ

観光を含めた地域経済・地域経営と交通は密接不可分—利益(便益)を得て、得られて海外DMOの中には交通への投資や施策があるところも

「地域(Destination)内の内部補助・共同経営(Management)」として

財源・責任含めまとめる(Organize)

※補助金や上下分離では、一方通行の責任関係しか生まれない←出資にこだわるわけ

※MaaSとは、に対する長年の疑問

→ 交通(移動)の分だけオールインワンにできればいいのか? デジタルならいいのか?

「as a service」の意味:

「本来の目的」を達成するサービス(無形財)の「1つ」が「移動(モビリティ)」

☞ 「本来の目的」がない移動はない; 本来の目的を包含するのがMaaSでは?



## 「計画のための交通」？

◎「計画策定」に予算が付いたので、それに合わせて交通網

- 目的(裏にあるものも含め)「赤字補助しないと」「空白地対策しないと」「実証実験しないと」
- 「計画」に当選後の悲劇:目的が変わっている??  
予算期間中に計画を作らないといけない、がミッションに協議会などの日程も、会議の開催も、「計画を納品」が優先
- ノウハウ・人手ない⇒「プロ」へ外注⇒その先は「放置」「お任せ」「大義名分の協議会」  
「プロ」=「要綱に基づいた計画書策定屋」の悲劇:  
「要綱に合うよう」に「いじり先」を提案  
地域に入らなくても「計画書」は作れる(そんな計画書意外と多数):  
だれも文句言わず
- 結果  
地域実情に合わない計画:地元から大ブーイング(事業者、地域住民)  
計画が実態に合わず、予算が出せないことも:結局対策もできない

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講 (大井@大分大)

33

## 「役所のための交通」？

◎役所の抱えるミッション達成のために仕立て上げられた交通

- 目的(裏にあるものも含め)「赤字補助しないと」「空白地対策しないと」「コミバスが持たない(国庫補助から落ちる)」「議員がうるさくて」
- 自前財源がないので補助金申請(最悪、差額は用意)
  - ー この時点で「予算確保」が目的化している(役所事情)
- 「目的=役所のミッション」を埋めるところのみ計画に
  - ー 問題があるところの「対処療法」だけ計画書に盛り込む  
それだけでは認定されないので「一応ネットワーク」描く
- 結果  
ミッションに関係しない参加者・住民は無関心か反発(利害関係の対立)も  
ネットワークを考えていないので、次に問題が出たらまた作り直しに

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講(大井@大分大)

34

## 「交通事業者のための交通」？

◎交通事業者対策のために仕立て上げられた交通

- 目的(裏にあるものも含め)「赤字補助しないと」「実証実験しないと」
- 自前財源がないので補助金申請(最悪、差額は用意)
  - ー この時点で「予算確保」「交通事業者維持」が目的化
- 「目的=赤字を埋める」ところのみ計画に
  - ー 問題があるところの「対処療法」、いまの路線網が前提(「路線」があって「計画」)  
それだけでは認定されないので「一応ネットワーク」「一応他社」は描いてある
- 結果  
事業者も路線網を改革する気にならない、関係しない参加者・住民は無関心か反発(利害関係対立)  
次に問題が出たらまた作り直しに(だいたいそのころには補助要件落ちしている)  
赤字は全額は埋められない、計画期間は頑張ってもらわないといけない:事業者持たない

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講 (大井@大分大)

35

あらためて、15年たち気になること(まとめ)

### ◎「誰の」「何の」ために「公共交通」なのか

- 計画のため？
  - 役所のため？
  - 交通事業者のため？
    - ☞ こんなことしていると、また国の予算削られる
- 「利用したい」交通、「おでかけ」のための交通、から程遠い  
コンサルも、自治体も、地域も、事業者も、誰も育たない  
こんな計画の一番の被害者は、地域住民です！

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講 (大井@大分大)

36

# 「交通」を「交通」としてまだ見ている？ —いままでは、私も多くみる「網計画その後」の現場の実情—

- 「とりあえず」バスを残す、鉄道を残す、計画の実行、が目的
- 【追加】注目されたい、新しい制度を使いたいから「手段」導入
- 残すために、手当をする(お金、利用促進)
- そのために、会議を行う(だから、案件がないと会議をしない)
- 当然、現状を把握などできていない(報告もしなければ、議題にも上がらない。調べてもないし、依頼もしていない。)
- わからない、やらないことを、お金か時間のせいにする

**【結果】「危なくなった」時には、すでに「重篤患者」、手が付けられない**  
**= これで住民が公共交通に関心持ちますか？**  
**(住民代表の会議メンバーがわかっていないのに、誰がわかるのか)**

# 【小休止】目的を考えるうえでの参考事例 高校の通学と交通・2024年問題の関係

## 他県の昨年のニュースですが：その後どうなったか？

バス減便で登下校に支障が…やむを得ず生徒のミニバイク通学解禁  
 標高120メートルに立つ鹿児島商業高

鹿児島市などで運行のスクールバス 一部廃止・減便検討 鹿児島交通

5/3(水) 8:48 配信 176 南日本新聞社



鹿児島商業高校(鹿児島市西坂元町)は8日から、生徒のミニバイク通学を許可する。市内の公立高では明桜館に次いで2校目。通学に利用するバスの減便で、登下校や部活動に支障が出ていることから解禁に踏み切った。学校関係者は「背に腹は代えられない」と話す。

【関連】鹿児島商業高校が「男女共学化」提案 全国の公



**これだけやっても「乗務員不足」はまだ解消せず：マイナス幅は縮小も**  
**一般バスの混雑：下手すると重要顧客の客離れも**  
**高校はなぜ対応しようとならないのか：交通事業者にいつまで無理を言うのか**  
**学生を集めるならば「通える」ことは大事**

地域のバスはもう限界…運転手不足で島の路線が廃止、困った町は  
 NPOに白羽の矢を立てる

誰か乗る、いつか乗る…「そんな発想では地方のバスは消えます」  
 先細る公共交通に地元自治体が危機感

○ 2024/10/13 16:00

○ 2024/10/14 07:00



交通、長島町、路線バス

交通、観光、南さつま市、加世田、武家屋敷

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載がごしま地域交通 第1部「ゆらく足元」①より)

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載がごしま地域交通 第1部「ゆらく足元」③より)



平日の午前6時半ごろ、長島本島北部にある路線バスの起終点「平尾車庫前」から2台が続けて



南薩鉄道時代の蒸気機関車が置かれ加世田市街路交差点を走る路線バスが走る

### 見出しに注目 こういう発想が自治体にほしい

**NPOに注目するのではなく  
 そこに住めるかの方に注目を(担い手がいつまで続くか)**

東回りに乗るとバス停に止まるたび、制服姿の生徒が次々乗り込んできた。島の玄関口である道の駅近くの「だんだん市場前」までの乗客20人余りのうち、一般客は1人だった。東回りと西回りの2台は市場前バス停で合流。行き先別に数人が乗り換えると、それぞれ島外へと出て行った。

長島町内を巡る南国交通の路線バス(1日7〜11便、観光兼用は除く)は9月末廃止になる。運転手不足やコロナ禍に伴う経営悪化が理由。10月以降は町が地元NPO法人、ながしま地域活性化推進機構に委託した代替バス運行となる。

町北部からバス通学する県立鶴翔高校(阿久根市)1年、西崎純太郎(ことろう)さんは代替バス運行を喜ぶ。「親に毎日送迎してもらうのは難しいと心配だった。バイク通学は事故の恐れがあり、安全面からもバスがいい」

「誰か乗るだろう」「いつか乗るだろう」では、お近くのバス停・バス路線は無くなってしまいます。南さつま市はホームページに掲載する公共交通時刻表で、交通体系存続への危機感を表す。路線バスが約1.3億円(年間)、コミュニティバスと乗り合いタクシーが計約4500万円の公的支援を受けて維持されている旨の説明もある。

昨年12月版に載ったのはコミュニティバス6路線、乗り合いタクシー4路線。今年7月版には再編したコミュニティバス4路線を掲載。タクシーは倍増の8路線で、利用が低調なコミュニティバスからの転換が進んだ。

将来へ向けた施策にも着手する。24年度は国の補助を受けて県内初の自動運転バスの社会調査を予定する。オペレーターが乗ったバスを市街地で走らせ、住民ニーズを探る。「既存の手段も新しい取り組みもともに重要」と担当者。新手法を公共交通への関心を高める機会と捉えている。

スクールバスが充実の私立に対し公立は…「24年問題」が高校生を  
 直撃、支援に前向きではなかった県も動く

志布志市と大崎町の狙いは地域公共交通の存続にある。市の担当者は「通学生は路線バスやJRの主要利用者。乗り続けられるよう支えて路線維持につなげたい」と強調。保護者の経済的負担を減らすことで、バイク通学や自家用車送迎からの移行も期待する。町の担当者も「路線バスは減るばかり。何とかストップさせたい」と危機感を表す。

○ 2024/10/15 21:00



交通、志布志市、スクールバス、24年問題

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載がごしま地域交通 第1部「ゆらく足元」⑥より)



志布志市は2024年度、路線バスやJR日南線を使う市内在住の高校生の通学費を補助する制

薩摩川内市は、子育て支援の一環で中学・高校生の定期代などを補助する。本年度は同市郡病院地域から通う川内高校生を対象に、路線バス終点から自宅までのタクシー利用料の一部も補助している。

川内高では昨年7月末に通学バスが廃止になり、PTA主体で一部地域の代替バスを運行した。しかし赤字が約500万円まで膨らみ、本年度継続を断念した経緯がある。

県教育委員会によると、生徒の通学費を補助しているのは県内19市町村。同じ学校に通いながら居住地によって差がある状況も生まれている。

**そこに住めるかを考えれば高校生の通学は大事 高校側からも見直しが必須**

市内在住者への補助は定期券や回数券代の半額で上限はない。市によると、7月末までに曾於、鹿屋市を含む3市の6高に通う94人が申請した。うちバスは92人、JR2人。志布志高は50人で、うち38人が志布志市外からだった。

地元に住む志布志高3年の50代の父親は「3カ月定期で4万円ほどかかり、補助で家計の負担感は随分違う。中学3年の子がいる近隣の知人も、補助を受けられると知り志布志高を進学先として意識している」と話す。

中学卒業後の進学先が町内がない大崎町は、高校だけでなく高等専門学校や専修学校も対象とする。バス定期代の半分の補助し、上限は月額1万円。8月末までに3市7高の61人が申請した。

県教委の調査で、影響を受けた県立高校生は昨年10月時点で61校中16校945人。今年4月は28校に広がったが692人に減った。昨秋は主に通学バスの減便便だったのに対し、今春は路線バスが中心だったためとみられる。

影響を受けた生徒への支援に当初前向きでなかった県は本年度、定期代が増えた県立高校生に「緊急的な措置」として補助を始めた。夏には県立高の全生徒を対象に通学状況調査を実施し、現在集計中だ。今後、結果を踏まえて支援について検討する。

専用のスクールバスが充実する私立高を意識し、県立高向けの通学手段確保を県に求める声も根強い。バス便がないと、中学生の進路選択時に不利になるとの指摘もある。県教委は「高校生は住民の一部。地域全体で検討する課題と捉えている」と説明する。

## 守るべき、創るべき、育てるべきは何か？

### ①人々の「日々の営み」を支える「おでかけ」

- 今やこれができなくなっている:IoTで全ては代替できず
- 全員が満足する解はないが、妥協点は見つかる
- 学校にすら通えないならばそこには住めない → 税収も営みもできない

### ②日々の営み「+α」の「ゆしみ・豊かさ」を支える「おでかけ」

- ①は「持ってくる」ことも→動かないと老化、医療費増など
- 「マイナスの消費=医療」から「地域も、住民も、豊かになる消費」を誘導する  
「おでかけ」=このためには「目的」「目的地」づくりが必須

### ③外から来た人が「動けて良かった」と思える環境

- 「わざわざ」来る人への最大のおもてなしは「動ける」こと
- 動けばお金は循環する、動けなければ「行かない」し循環しない(× 病院通い)

## 「交通」を「おでかけ」として考える

—「網計画その後」の現場で活性化している地域:目的と目標設定の観点から—

- 「おでかけ」「地域」実態を常に把握する、お出かけすることが目的
  - 関係部署も呼ぶ。交通手段も全手段呼ぶのは当然。
- お金や計画の枠にとらわれず、定期的にチェックする(会議室から出ても)
  - = 議決案件がなくても会議を実施。必ず日程調整、出席多数。
- 当然、現状を把握できているので、改善提案が出る
  - 単なるクレームは出ない。現状に対する理解も深まる。計画の質も高まる
- わからないことは、学びに行ってもクリアする(自己投資、協議会予算支出も)  
【結果】つねに「お出かけ」の最先端がわかり、協議会が建設的に展開。  
最低限、参画する住民は公共交通に関心を持つ、それが広まり利用促進  
(当然、自治体は先進事例になる)

1. はじめに

2. 交通利用(需要)の目的

## 3. 評価について

## 「評価」にあたってのポイント

- 国交省マニュアルにある評価指標リストの意味
- 交通計画におけるPDCA・事業評価の際のポイント
- 何をもちて評価(指標と)すべきなのか
- 話題提供者の関わった実践例
- 補足:交通会議・協議会における評価

# (1)国交省マニュアルにある評価指標リストの意味

## ・評価指標(実践編p.128)

### ■数値指標の例

目標例	数値指標例	区分	性質	交通施策との関連性が高い	住民目線でわかりやすい	計測に伴う調査・分析の負担が小さい
地域公共交通利用者の維持・確保	地域公共交通の利用者数(総数、1便当たり、走行台キロ当たり等)	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通の利用頻度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	アウトカム	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	アウトカム	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に関する高評価(感謝等)、低評価(苦情等)の件数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の収支率(もしくは収支差)	標準	アウトカム	○	○	○
事業効率の改善	地域公共交通への公的資金投入額(総額、利用者1人当たり、住民1人当たり)	標準	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に係る収益	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	アウトプット	○	○	
	クロスセクター効果(分野別代替費用と財政支出の差額)	推奨	アウトプット	○	○	
	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	アウトカム	○	○	

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講(大井@大分大)

45

# (1)国交省マニュアルにある評価指標リストの意味

## ・評価指標(実践編p.128)

おでかけ機会の確保	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	アウトプット	0	0	0
	高齢者の外出回数	選択	アウトカム		0	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	アウトプット		0	
	地域公共交通のカバー率・空白地率(人口もしくは面積)	選択	アウトプット	0	0	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	アウトプット		0	0
	運行回数	推奨	アウトプット	0		0
	地域全体の公共交通延長	推奨	アウトプット	0		0
	既存サービスの高度化(情報化)	情報のオープン化(オープンデータ化)	推奨	アウトプット	0	0
キャッシュレス決済の導入件数・導入率		推奨	アウトプット	0	0	0
駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化		推奨	アウトプット	0	0	0
まちのにぎわい創出	市区町村や市町村内特定地区・施設の来訪者数	選択	アウトカム		0	
	市区町村内特定地区・施設最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		0	

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講(大井@大分大)

46

# (1)国交省マニュアルにある評価指標リストの意味

## ・評価指標(実践編p.128)

観光振興	観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)	選択	アウトカム		0	
	観光地最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		0	
	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	0	0	0
	企画乗車船券等の導入	選択	アウトプット	0	0	0
環境負荷の軽減	地域公共交通に起因するCO2排出量の削減	推奨	アウトカム		0	
	自家用車分担率の縮小	推奨	アウトカム		0	
	渋滞の削減	選択	アウトカム		0	
安全確保	EV/バス等の導入	選択	アウトプット	0	0	0
	免許返納者数の拡大	選択	アウトカム		0	0
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択	アウトカム		0	0
系統間での円滑な接続の確保	系統間の接続便数・接続率	選択	アウトプット	0	0	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	アウトカム	0	0	
	系統間の乗継に係る平均待ち時間	選択	アウトプット	0	0	

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講(大井@大分大)

47

# (1)国交省マニュアルにある評価指標リストの意味

## ・実践編p.127の説明

**■標準指標**  
 地域旅客運送サービスの提供を確保し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断する上で設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支(収支率・収支差)」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定するように努めてください。

**■推奨指標**  
 「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通事業との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

**■選択指標**  
 地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定してください。選択指標として想定される指標の例を次ページに示していますが、表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、地域の目指す姿や事業実施の目的に合致する指標を選定すれば足ります。

2024/11/22

2024共創リレーレクチャー7講(大井@大分大)

48

## (1)国交省マニュアルにある評価指標リストの意味

### 『地域公共交通の現状把握』

「標準」指標の多くはこれ

「仕方ない」部分あり:補助連動化等の要件対応

☞ 地域で維持するネットワークの特性に応じ取捨選択すべきものも

### 『地域全体で地域公共交通を育てているのか』

載っていないものでも必要ならば入れる(地域協議回数など)

補助金・財政支出の見せ方:「投資」と考えればこれになりうる

### 『自治体が設定した「目的」が達成できているのか』

「推奨」指標の中にはこれを反映したのものがある

(観光、通学可能性、環境改善、など)

## (1)国交省マニュアルにある評価指標リストの意味 (作成に携わった者として)思うこと

### 『地域公共交通の現状把握』すらできないときの対策

バス会社のデータ不備が少なからずあり(取っていない、出さないなど)

☞ 事業者との定期的な情報交換は必須(あるかないかわからないならば調査事業でしっかり取るべき)

データを取るのには時間とお金がかかる→覚悟が必要

☞ そのデータを提供することを条件に事業者に協力・理解してもらう手も

### ● 評価や計画策定資料のためだけにデータを使わない

急な経営状況の変化への対応:協議会でマメに出してもらおう

☞ その蓄積を使って計画に使うこともできるはず

何のためにその指標(で評価するか)を選ぶのかもしっかり考える

## (2)交通計画におけるPDCA・事業評価の際のポイント

### ● 「効率化」「費用削減」を追いすぎない

「投資」的なものは「減る」が最善とは限らない

これから経費は増える→増やせるものを目標にする手も

費用が増えても乗客増で取り返す方法もある

### ● 「達成できない」理由はしっかり分析する

外的要因に求めすぎると本質を見失う(コロナ、少子高齢化など)

分析できないのは日々の把握が足りないから

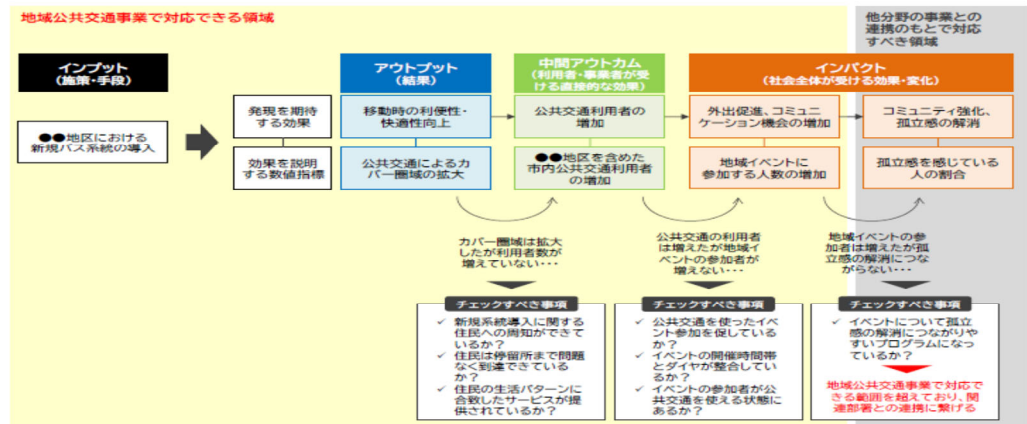
コピペする要因(説明)はあり得ない

### ● 協議会を有効活用する = 評価は協議会を活用した成果

日々の数値把握→目標修正なども必要に応じて

ちゃんとチェックすれば評価の文言も実のあるものに

## 参考資料(マニュアル実践編p.125)



▲ロジックモデルと数値指標の関係性/地域公共交通による対応領域の明確化のイメージ

### (3)何をもって評価(指標と)すべきなのか

- 目的を考えたときに  
 数値化できないもの→アンケート・ヒアリング等(テマヒマオジャマ)  
 …… 調査の設計がカギに(誘導尋問排除、など)  
 数字の取り方(範囲)を考える→どのモードを見るか、など  
 「理想」はわかるが→「現実」を考えないと達成できない
- 外的要因を考えたときに  
 不可抗力(コロナなど)→世間一般の影響把握は必須  
 「達成できない」の程度はどの程度か  
 本来「許容範囲」を想定すべきかも⇔達成容易なものばかりも×
- 選定に悩むときは  
 取りやすさも大事だが:事業者等と目標共有できる指標を探ることも  
 「テマヒマオジャマ」かかるほうを選ぶ: 実態反映しやすい(と思う)

### (3)何をもって評価(指標と)すべきなのか

- 数字の見せ方(住民への共有)を考えたときに  
 数値化できるもの→共有/実行可能・金銭感覚的にわかる指標に置き換え

(例)公共交通への財政負担額

年間〇〇万円 = 市民の金銭感覚からすれば大きすぎる

↓  
 利用者あたり〇〇円 = 利用しない人の意識づけに課題

↓  
**【提案】住民一人当たり〇〇円/年(月、日) = 感覚がわかりやすい**  
 (もっと進むと)「保険料」的な意識づけと絡める「転ばぬ先の杖」

(例2)公共交通の利用者数

年〇〇万人 = 「乗らなくてもこれだけいるじゃない」となってしまう可能性

↓  
**【提案】住民数で除して「住民一人当たり〇回/年(月)」=これならできる**

### (4)話題提供者の関わった実践例

バス路線の補助の事業評価の例

大分バス(株) 佐賀間線	大分駅前 ～ 藤崎 ～ 佐賀間  【車両導入】 H30:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	大分県中部圏地域公共交通 網形成計画、「大分県中部圏 地域公共交通再編実施計画」 に基づき、運行ルートやダイヤ の見直し、系統の分割や統合 等について検討した。	事業は、計画どおり適切に 実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。  【目標:計画運行回数】 6,481.0 【実績:実績運行回数】 6,481.0	目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染症 の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。  【目標】 417,736人 【実績】 368,312人 (達成度88.2%) ・運送収入 【目標】 93,775,478円 【実績】 76,214,680円 (達成度81.3%)	平成29年度に策定した「大分 県中部圏地域公共交通網形成 計画」(昨年度に策定した「大 分県中部圏地域公共交通再編 実施計画」)の進捗管理を適切 に行うとともに、新型コロナウ イルス感染症の影響により減少 したバス利用者の回復の為の 感染防止対策や各種の利用拡 大策にバス事業者、市町村等 と連携して取り組み、バスの利 用促進を図る。
-----------------	--	---	---	---	--

達成度を詳細に書くことで  
許容範囲と評せる場合もあり  
理由づけは外的要因だけにしないほ  
うが良い(特性がわからない)

全体としての対策な  
らばコピペでも仕方  
ないができれば路  
線ごとの内容反映  
も

### (4)話題提供者の関わった実践例 フィーダー計画の目標設定の例

令和5年より新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置づけが「5類感染症」に位置づけられたことにより、年間利用者数においては今後回復することが見込まれる。そのため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の申請時に立てた、R5年度の目標値に対し、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けたR2年度～R4年度の年間平均利用者数(17,649人)をR1年度(21,589人)で割った比率(81.7%)を乗じたものを、表2における新たなR6年度の目標値として設定した。そのため、**串間市地域公共交通網形成計画の目標値と異なる。**  
 R7年度、R8年度の目標値は、串間市の人口は毎年2%程度減少しているため、今後も減少するものと想定されるが、後述の「3.2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」に記載した取組により、**よかバスの利用者数を維持できると考え**、R6年度の目標値と同じ数値とした。

表2. 路線ごとの利用目標値(3年度分)

路線名	該当する申請番号	R6年度 目標値(人)	R7年度 目標値(人)	R8年度 目標値(人)
市街地循環線 (北回り・平日)	1-1,2	3,578	3,578	3,578
市街地循環線 (北回り・土日祝)	1-2	923	923	923
市街地循環線 (南回り・平日)	3-1,5	3,578	3,578	3,578

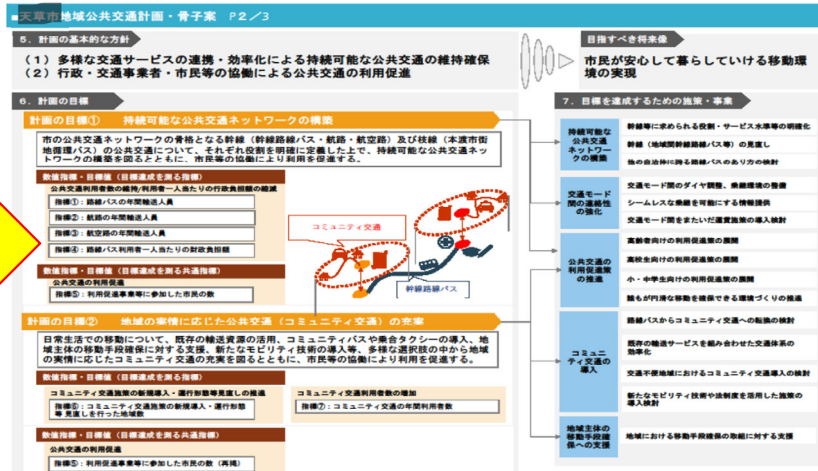
一見現状維持に見えるが、外的要因の減少率を考慮すると、実際は増加となる

# (4) 話題提供者の関わった実践例

計画の方針と内容の整理例

①目標の並べ順  
・その地域の中で政策の優先順位に合わせる(地域にとっての優先順位、大小関係などで)  
・項目名をなるべく具体化(この資料が出た協議会后修正を提案した)

②実施策  
総花になるのも仕方ないが、不要と思われる先進策、表現できないものは書かないなどの工夫を



# (4) 話題提供者の関わった実践例

網計画の達成度評価の例

表 19 目標達成状況のまとめ

(2) 目標②：地域公共交通軸（支線）の利便性向上

① 地域公共交通軸（支線）におけるネットワークの見直し

取組み	主な取組み内容
i. 地域ニーズやまちづくりの方向性、公共交通空白地域への対応を考慮したコミュニティバス路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年4月にコミュニティバス路線の経路変更を実施し、箱智台団地等を運行ルートに追加することにより、交通空白地域の一部解消に努めた。</li> <li>路線バス路線の廃止に伴い、2020年10月にコミュニティバス路線の経路変更を行うとともに、コミュニティバス新路線を設定することにより、地域公共交通の維持・確保に努めた。</li> <li>この結果、交通空白地域カバー率については、路線バスの廃線もあった中、計画決定時の86.0%から2022年度には86.4%と微増した。</li> </ul>
ii. 路線の見直し・改善の仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスの路線変更、新規利用の少ない日曜日を連休日とするなどによる（2020年10月実施）。</li> <li>路線変更に関する協議を行ったこと調整）⇒「関係者、関係団体との協議の見直し・改善に関するプロセス」</li> </ul>
iii. トリガー制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の見直しを判断するにあたりトリガー制度の導入を目指したが、公共交通利用者数の大幅減少が原因で導入基準を設定できていない。</li> </ul>

未実施の項目が「未実施」の記載しなかったで、理由も含め記載するように依頼中

計画目標	数値指標	単位	目標値	達成状況		参考、コロナ前	
				実績値(2022)	結果	実績値(2019)	結果
①公共交通軸（幹線）の利便性向上	鉄道駅別年間乗降客数	千人/年	4,410	3,845	未達成	4,429	達成
	路線バスの年間利用者数	千人/年	426	245	未達成	431	達成
②地域公共交通軸（支線）の利便性向上	コミュニティバスの年間利用者数	人/年	41,300	43,276	達成	43,139	達成
	コミュニティバス（一人乗りの利用）	人/便	2以上	1.7%	未達成	4.6%	未達成

計画目標	評価（総括）
①公共交通軸（幹線）の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸（幹線）として位置づけている鉄道・路線バスについて、計画決定時の水準を維持していくことを目指し、各交通事業者と連携して、乗り継ぎダイヤや企画乗車券の販売などに取組んでまいりました。</li> <li>鉄道駅別年間乗降客数及び路線バス年間利用者数は、2019年までは目標を上回っていましたが、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、目標値を大きく下回っています。また、路線バスについては、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の大幅減少、運転手の不足、長時間労働の是正などの理由から路線の撤退が続いており、これまで以上に公共交通を維持していくことが厳しい状況に直面しています。</li> <li>⇒新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者数は大幅に減少しており、後、利用者数は回復傾向にありますが、コロナ前前までの水準までは戻っていません。また、運転手不足等の問題も顕著であり、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。このため、公共交通利用者数の回復や担い手となる運転手不足解消に資する取組みなど、公共交通軸（幹線）の維持・確保に向けて、引き続き、取り組んでいくことが必要です。</li> </ul>

コロナ禍の計画なので、コロナ前の数字とも比較することでバイアス排除できる

文章化したのは評価した一方、一般論・抽象論が多い部分は修正を要求

# 補足：交通会議・協議会における評価

## 公共交通の利用状況

補助関係の協議時期(6月、年度末)によらず中間報告を  
→ 廃止等の協議をする際に円滑になる可能性  
計画内記載の数値や内容は注意(勝手に変更しない)  
交通事業者に出してもらえる環境づくりを

## 施策の実施状況

経過のみでも書面等で通知する(会議が理想だが)  
目的や計画内容と齟齬がないように  
(変えないといけないならば会議を開いて協議を)