

地域公共交通の評価

2025年11月21日(金)
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 リレーレクチャー

福本雅之
合同会社萬創社(名古屋大学)
fukumoto@bansousha.co.jp



課題

- ・知識を問う問題 7問(多肢選択式)
 - ・図表の解釈に関する問題 2問(多肢選択式)
 - ・自由記述問題 1問
- 合計10問、すべてに回答すること

※本日の講義の内容を踏まえて回答すること
※7割以上の正答を求める

なぜ評価を行うのか？

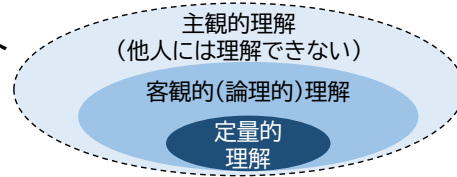
評価を行う理由

取り組みの結果、計画目標が達成したかを確認

- ・ 定性的な目標を評価指標を用いて定量的な目標値へと置き換えることで達成状況がわかりやすくなる
- ・ 目標にも模範解答がなければ、評価指標と目標値にも模範解答はない。関係者の合意形成で決めることが肝要
- ・ 数値の達成・未達成にとらわれるのではなく、その背後にある理由を考察し、改善に結びつけることがより重要

評価のための評価でなく、改善のための評価を！

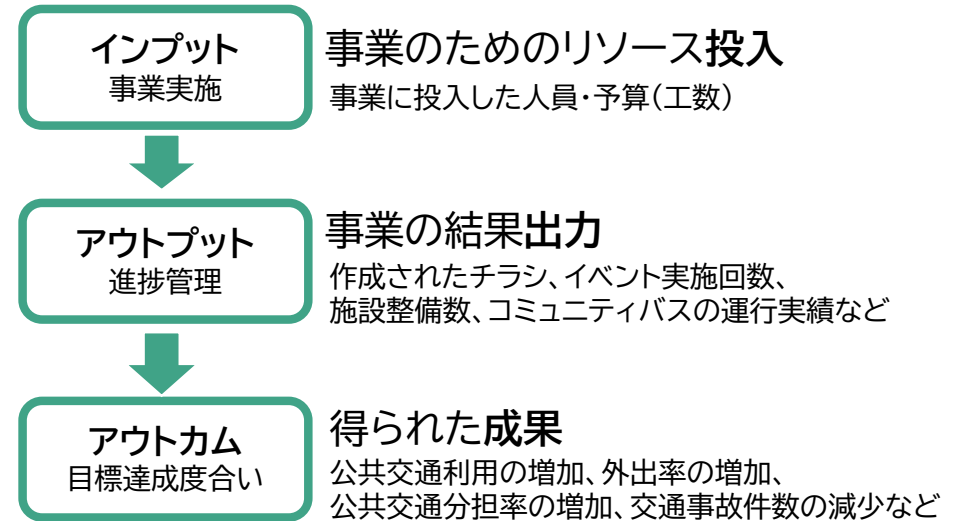
- 定量評価 = 評価指標以外の情報を捨てている



出典: 神戸大学 小池淳司先生

- アウトプット指標とアウトカム指標の使い分け
- 評価指標の算出方法・使用データ、目標値の設定根拠は明確にする

アウトプット評価とアウトカム評価の違い



- ① 定量的 = 論理的? 定量的 = 客観的??
- ② 理想的な評価 = 優れた評価?
- ③ 利用者数・収支率はよくなるとダメ?
- ④ 収支率以外の効率性評価指標
- ⑤ 目標値は達成しないのは悪いことか?
- ⑥ 評価指標間のトレードオフ

「客観的数値に基づいて判断」..よく聞きます
でも、数字であれば客観的かというそれは違う
数字自体は事実だが...数字を解釈するのは人間

- ◆ その解釈は論理的か?
- ◆ 数値の算出条件は正しいか?
- ◆ 都合の良い数字だけを見ていないか?
- ◆ 割合で見るとか、実数で見るとか?
- ◆ 絶対値で見るとか、変化率で見るとか?

数字であっても主観的な解釈はいくらでもできる
定性的であっても論理的なアプローチはできる

②理想的な評価＝優れた評価とは限らない

9

理想を追求しすぎてしまうと...

- ・評価指標が到底達成できない値
- ・算出不可能な数値を目標値に設定
- ・評価指標が多すぎて、算出に忙殺....

評価指標を算出することは目的ではない

事業の結果を表現し、その効果を考察することで、事業内容の改善につなげることが本当の目的

→評価できないような指標を設定したり、「評価疲れ」を起こしてしまうようでは本末転倒

実務的には事業の効果を適切に表現し、算出に無用な労力を要しない評価

④収支率による評価の矛盾

11

効率性評価が求められる中(と指標の算出しやすさ)から、評価指標に「収支率」を設定しがち

収支率が高いならば行政が行う必要なし

- 事業の効率性(Inputに対してOutputがどれだけあるか)は求められるが、それを図る指標は収支率(≠採算性)だけではない(1人あたり輸送コストなどもある)
- 収支率が上がったかどうかではなく、市民がおでかけすることで豊かな生活を送れるようになったかどうか本質的に大切

運行目的によって指標は異なる
運行目的に合致した評価指標設定が重要

③利用者数や収支率は良くなるべき？

10

- 路線再編したら利用者数が減ったので問題
- 収支率が低くて問題

➡これだけが問題だと思っていることの方が大問題！

◆ 利用者数・収支率が向上

➔多くの市民が利用

これは自体は良いこと

◆ 本質は、基本方針に沿った運行目的が達成できているかどうか。その観点で見たとき、利用者数・収支率だけで評価することは適切か？

利用者数・収支率が良くなる＝改善とは限らない！

⑤目標値は達成しなければならないか？

12

目標値は必達目標？努力目標？

達成困難な高みに向かって努力することが尊いか
低くても良いから達成することが望ましいか

必達目標にすべきもの、努力目標にすべきものが混在する場合も考えられる

必達・努力のいずれかを整理しておくべき

⑥あちらがたてばこちらが立たない

13

増便した結果、利用者数は増加したが、収支率は悪化
減便した結果、収支率は改善したが、利用者数は減

これは成功なのか、失敗なのか

定量評価の「値(数字)」だけ見ると矛盾することがある

数値だけを追いかけていては本当の改善＝目的の達成につながらない
目的に立ち返って評価指標の値を考察することが大切

14

代表的な評価指標

代表的な評価指標

15

	性質		適用範囲	
	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
1)利用者数		○	○	○
2)収支		○	○	○
3)財政負担額	○		○	○
4)クロスセクター効果	○		○	○
5)公共交通カバー率	○		○	
6)満足度		○	○	○
7)認知度		○	○	○
8)運行回数	○		○	○
9)導入率	○		○	
10)公共交通利用率		○	○	○
11)接続に関する指標	○		○	
12)行ける・行けない表	○			○

1)利用者数

16

各サービスがどれだけ利用されたか
経年的に把握することが重要

アウトカム

【ポイント】
人口減少下で利用者数が減る場合の対応

全体／個別

運行経費とのトレードオフの考え方

オンデマンド交通の場合の見方

2) 収支

17

事業の費用効率性を表現

アウトカム

【ポイント】

収支の向上のみを目的としない

全体／個別

収支率が妥当かどうか一度確認を

3) 財政負担額

18

公共交通維持に投入している
金額の規模

アウトカム

【ポイント】

市町村負担額のみで見ない

全体／個別

総額は理解しづらいので住民1人あたりなどで表現

1人あたり輸送コストを見ることで適切なモードを検討

4) クロスセクター効果

19

公共交通維持と廃止の場合の
行政コストの比較

アウトプット

【ポイント】

便益を評価する方法ではなく、費用を評価する手法

全体／個別

現状の公共交通サービスを基準とする

5) 公共交通カバー率

20

公共交通が利用できる面積や
人口の度合いを表現

アウトプット

【ポイント】

バス停・駅勢圏の大きさには議論がある

全体

カバー面積は事実だが、カバー人口はそうでない場合多

5分に1本も、1日1本も同じようにカバーされてしまう

6)満足度

21

アンケートなどにより取得し、満足度を得点化

アウトカム

全体／個別

【ポイント】
値の解釈が難しい

サービス向上により上昇しても、すぐに下がる

満足度よりも不満な点を聞く方が改善にはつながる

7)認知度

22

バスやデマンド交通の認知状況

アウトカム

全体／個別

【ポイント】
利用する・しない以前に認識してもらっているか把握

特にデマンド交通の場合に重要

8)公共交通利用率・利用頻度

23

アンケートなどで利用状況を把握(分担率代理指標)

アウトカム

全体／個別

【ポイント】
経年的に把握することで利用が増加傾向にあるか把握

全体を知りたいのか、個人を知りたいのかで使い分け

9)運行回数

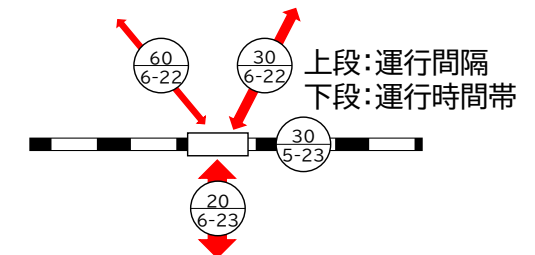
24

サービスレベルそのものを把握

アウトプット

全体／個別

【ポイント】
本数だけでなく間隔・時間帯も重要



都市計画図の様に表現できない？

10)導入率

25

何らかのシステムを導入している割合

アウトプット

全体

【ポイント】

キャッシュレス決済やバスロケなどの導入を事業としている場合(整備計画)に実施の可否を把握

11)接続に関する指標

26

幹線と支線の接続状況

アウトプット

個別

【ポイント】

線がつながっている(形式的)ではなく、ダイヤがつながっていることを把握する必要

アウトカムとして「乗り継いでいる人数」を把握することも考えられる

12)行ける・行けない表

27

簡易アクセシビリティ指標

アウトプット

個別/全体

【ポイント】

居住地・目的地の解像度設定が重要

何時間まで?何円まで?何回乗継?も設定する必要

経路検索結果だけを利用しない

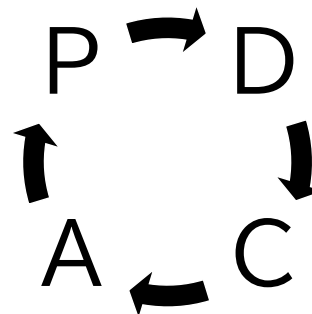
28

評価から改善へ

達成できた理由
達成できなかった原因
をきちんと考える



改善につなげる



どこかで見たとの
あるようなPDCAの図

ありがちな(悪い)例
評価、改善に関する事項は左の図のみ
これはPDCAサイクルの説明の図であって、PDCAサイクルをどう回していくかという説明になっていない

事業に対する評価が正しく行えないと、改善にはつながらない

評価

評価指標算出



考察

結果の原因についての仮説構築

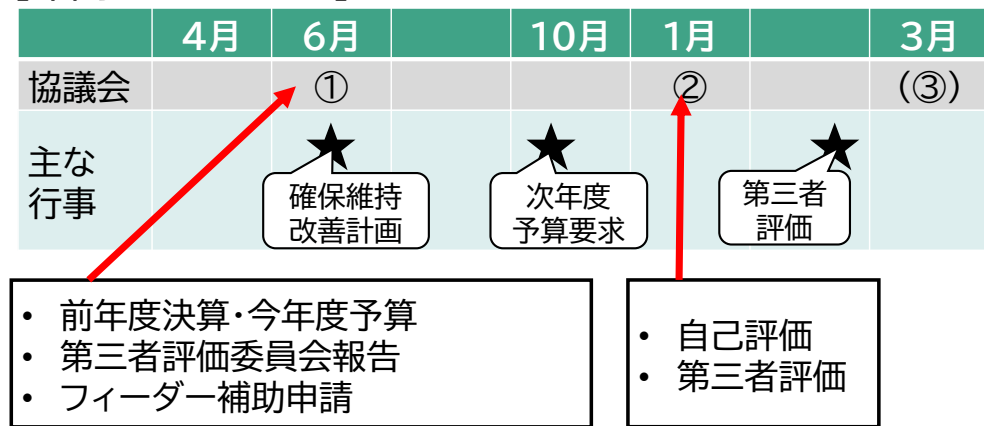


改善案作成

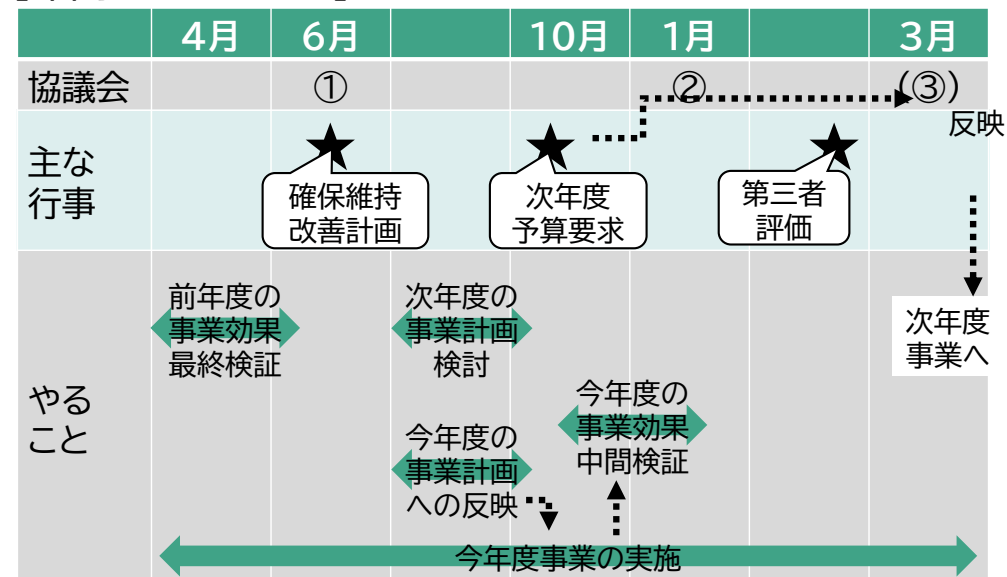
仮説に基づき事業に反映

協議会を活用した評価と改善の実践

【年間スケジュール】



【年間スケジュール】



計画に掲げた事業の進捗管理 (アウトプット評価)

1 関市地域公共交通網形成計画の目標を達成するための事業の実施

目標番号	事業内容	実施有無	実施内容・未実施理由
1-1	公共交通の運行	○	12月に路線別の評価基準に基づき、評価を行い、課題を明確にし、対応方針を打ち出しました。
1-2	バス路線の再編	○	第2回協議会で市地両院路線廃止後の路線案について検討しました。
1-3	交通結節点の整備・改善	○	四シティアターミナル駅輸場を40台増設しました。
1-4	バス停環境の改善	—	令和元年度は、バス停環境の改善を伴う道路改良工事等が無かったため、令和2年度以降に実施予定。
1-5	バス・鉄道の連携強化	○	鉄道やバス、タクシーなどの移動手段を統合し、1つのサービスとして提供する「Ma a S」の仕組みについて勉強会を開催した。 R2.2.21 関市役所にて運行事業者、沿線市町の観光担当者及び観光協会が参加 長良川鉄道の運賃がR1.7.1からPayPayで支払えるようになりました。
2-1	市内における統一的な運賃体系の構築	—	地域内バスの有償化後に実施予定。
2-2	お得な共通定期券の導入	—	地域内バスの有償化と【2-1】市内における運賃体系の見直し後に実施予定。
2-3	学生通学支援補助制度の導入	○	①関市内から関シティバスと長良川鉄道(株)の通学定期券を利用し、通学する高校生の保護者に対して補助を行いました。 令和元年度実績 4名35月分(前年比1名+20月分) ②市内から関シティバスと長良川鉄道(株)の通学定期券を利用し、通学する高校生の保護者に対して補助を行いました。

- 計画に掲げた事業のうち、実施することになっていた事業が実施されたか
- 実施した内容や回数、その結果、利用者や参加者がどの程度であったか
- 事務局としてその事業の実施結果をどのように受け止めているかの考察

出典：関市公共交通活性化協議会資料

冬の協議会で中間評価
春の協議会で最終評価

計画目標の達成状況 (アウトカム評価)

計画目標	評価指標 目標値	達成状況					考察
		1年目 (R3)	2年目 (R4)	3年目 (R5)	4年目 (R6)	5年目 (R7)	
【目標1】 市民に日常から認識してもらえる公共交通	路線バス等の年間利用回数 約31.7万回/年(R1) ↓ 32.8万回/年	288,688回	-	-	-	-	目標は未達成だが、路線変更による高校の通学利用も一部加わり、R2比では増加した。(R2: 282,484回/年)
【目標2】 高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通	運転免許証の自主返納者数 353人/年(R2) ↓ 400人/年	331人	-	-	-	-	令和元年度をピークに減少傾向にあり、免許返納に伴う運転免許経歴証明書を発行せず、失効する方も一定数いると考えられる。
	路線バスの通学定期券の利用人数 394人/年(R1) ↓ 410人/年	398人	-	-	-	-	路線変更やダイヤ改正により、利用人数は増加した。(R2年度: 383人)
【目標3】 地域で支え合う公共交通	地域主体による移動手段の運行地区数 2地区(R1) ↓ 5地区	3地区	-	-	-	-	(仮称)地域タクシーの試験運行を実施した袋井東地区を追加し1地区増とした。

出典：袋井市地域公共交通会議資料

計画目標	計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
【目標1】 市民に日常から認識してもらえ る公共交通		袋井駅南の商業施設からの利用など新規利用者の取り込みに向け、更なるPR活動や周知方法の改善を実施する。
【目標2】 高齢者や高校生に 移動手段として選 んでもらえる公 共交通		公共交通の利用促進に加え、高齢者の運転免許更新が厳格化されたことも踏まえ、制度の周知とともに、引き続き免許証の返納の促進を図る。
【目標3】 地域で支え合う 公共交通		高校や近隣市町と連携した周知を行うとともに、通学を控えた中学生向けへのPR活動も併せて実施していく。
【目標3】 地域で支え合う 公共交通		試験運行した袋井東地区において、運行方法の改善を図った上で令和5年4月から運行を再開する。また、他地区においても勉強会の開催やニーズ調査の実施など、導入の可能性を検討する。

出典：袋井市地域公共交通会議資料

評価の材料はルーチンワークにすることで負荷を減らす

モニタリングシート イメージ

コミバス・フィーダー分析シート (令和 年度)

今年度実績した数値

出典：関市公共交通活性化協議会

出典：南信州地域公共交通計画

出典：中部運輸局

計画の評価様式

- ・計画で定めた評価指標ごとに毎年、数値を埋めるように
- ・数値を埋めたら、目標値と比較して考察を行う

	R5	R6	R7	R8	R9	目標値
指標1						
指標2						
指標3						
..						

事業の評価様式

- ・事業一覧を年ごとに作成し、各事業のやったやらないをチェック
- ・やった成果、やらなかった理由について考察する

事業名	実施状況	考察
①・・・	○	
②・・・	×	
③・・・	—	
④・・・	○	
...		

コミバスの評価様式

- ・系統ごとの利用状況や補助に関する指標を整理
- ・利用状況の変化やその理由を考察

中部運輸局が

- ・地域間幹線系統分析シート
 - ・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るのので是非活用されたい

コミバス・フィーダー分析シート（令和 年度）						
系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	平日	土曜日	日祝	主な経路(概)		
	系統中心種	注記	国・道補助	広域助	定額助	
年	年間運行回数	年間運行総員	市町村道路	路線道路	市外道路	公共道路
1年度	(回)	(人)	(人)	(人)	(人)	(人)
2年度						
3年度						
4年度						
5年度						
年	年間利用乗数	乗車収入	その他収入	収入計	今年度実績した施設	
1年度	(人)	(円)	(円)	(円)		
2年度						
3年度						
4年度						
5年度						
年	1回あたり乗車回数	収支率	利用乗人数に対する収入割合	乗車収入に対する収入割合	利用状況等についての考査	
1年度	(人/回)	(%)	(%)	(%)		
2年度						
3年度						
4年度						
5年度						
手続の取組方針・予定						

- ・ 数字を数字のまま見せない
 - ・ 表やグラフ、図示にする努力
 - ・ 数字の持つ意味を考察
 - ・ 定性的情報も活用
- ・ 単年度の数値のみを見ない
 - ・ 単年での目標達成・未達成では議論ができない
 - ・ 評価指標の経年変化の傾向から対策が考えられる
- ・ 結果を公表する
 - ・ 協議会資料、議事録は公表するのが原則
 - ・ WEBサイトに載せるのは最低限、できれば市民に広く知ってもらう努力を

数字も大切ですが、現場・現実を忘れてはならない

目的や本質を見失わない

- ・ なんのために評価しているのか？ 定量化している意味は？

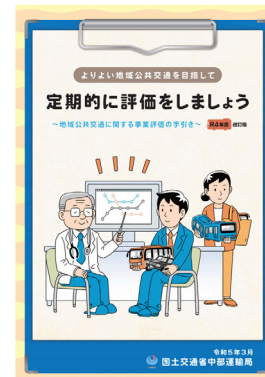
適切な評価指標とその見方

- ・ 目的に近づくために適切な指標か？ データをどのように解釈すべきか？

評価指標以外の情報を含めて判断

- ・ 評価指標以外の情報(定量・定性)を捨てていることを認識する
- ・ 複数の情報を組み合わせて判断

中部運輸局に良いマニュアル揃ってます



その他多数・・・

公共交通ライブラリー

検索