



第5章

計画の評価・推進



1. 評価指標と目標値の設定

1.1 評価指標の設定

実現化方策の実施等による効果・影響と計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、5つの成果指標とそれぞれについて目標値を設定します。

	評価指標
1	市民のバス利用率 市民の鉄道利用率
2	コミュニティ交通オンデマンド路線数
3	地域公共交通の利用者数(年間)
4	地域公共交通の収支差
5	公的資金投入額(市の財政負担額)

1.2 目標値の設定

本計画における計画の目標を達成するための成果指標について、目標値を以下のとおりに設定します。

	評価指標	基準値(R5)	目標値(R11)
1	市民のバス利用率 市民の鉄道利用率	9.4% 8.5%	10.2% 9.2%
2	コミュニティ交通オンデマンド路線数	5 路線	5 路線
3	地域公共交通の利用者数(年間)	24,245 千人	現状維持
4	地域公共交通の収支差	△1,126 百万円	1%改善
5	公的資金投入額 (市民1人当たりの市の財政負担額)	1,490 円	1,620 円



<目標値設定の考え方>

【目標値 1-1】 市民のバス利用率 ・ 【目標値 1-2】 市民の鉄道利用率

○人口減少、高齢化が進展していく中で、市民が継続的に利用したくなる利便性の高い公共交通サービスを提供するための施策に取り組み、人口が将来的に減少する中においても、現況と同程度の利用者数を確保することにより、市民 1 人当たりの利用率は増加するものとして目標値を設定します。

○【目標値 1-1】は、路線バス及び生活バスの 1 日当たりの利用者数(実績値)と、住民基本台帳における人口より『市民のバス利用率』を算出します。

【算定式】

$$\text{市民のバス利用率 (\%)} = \frac{\text{バス利用者数 (人/日)}}{\text{人口 (人)}}$$

○【目標値 1-2】は、鉄道の 1 日当たりの利用者数(実績値)と、住民基本台帳における人口より、『市民の鉄道利用率』を算出します。

【算定式】

$$\text{市民の鉄道利用率 (\%)} = \frac{\text{鉄道利用者数 (人/日)}}{\text{人口 (人)}}$$

【目標値 2】 コミュニティ交通オンデマンド路線数

○菊川、豊田、豊北地域では、市民の日常的な移動手段として生活バスを運行しており、以下の 5 路線において、予約制のオンデマンド交通として運行しています。

現在の 5 路線維持を計画の目標値として設定しますが、今後、各地域の実情に応じた公共交通体系の見直しにより、他地域への拡大等も含め柔軟に検討を進めます。

【菊川地域】 ・縦ノ木・保木線(予約制)…4 本/日

【豊田地域】 ・杣路子線(予約制)…3 本/日

・今出線(予約制)…3 本/日

・一の俣線(予約制)…3 本/日

・一の瀬線(予約制)…3 本/日

【目標値 3】 地域公共交通の利用者数(年間)

○本市における公共交通利用者数(鉄道・バス)は減少傾向にあります。

利便性の高い公共交通サービスを提供するための施策に取り組み、人口が将来的に減少する中においても、現況と同程度の利用者数を確保することを目標として設定します。

【目標値 4】 地域公共交通の収支差

○現状における路線バスに係る収支状況は厳しく、持続可能な地域公共交通を維持・確保していくためには、収支状況の改善が必要です。

路線再編や新たな交通サービス・技術の導入、デジタルの活用の推進による利用促進及び効率化が図られることにより、現状の収支差の改善(1%改善)を目標として設定します。

【目標値 5】 公的資金投入額(市民 1 人当たりの市の財政負担額)

○市民の自由な移動を確保するため、路線バスに対し補助を行い、そのサービス確保を支援しています。

各施策の推進による利用促進及び効率化等を行うことにより、人口が将来的に減少する中においても、現況と同程度の財政負担でそのサービスを維持することを目標に、『市民 1 人当たりの市の財政負担』を設定します。



1.3 モニタリング指標

本計画では、1-1 の評価指標とあわせ、以下の指標を設定し、進捗状況についても確認を行い、モニタリングを行っていくものとします。

基本方針	モニタリング指標
〔1〕 まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築	① 地域公共交通のカバー率
〔2〕 地域公共交通の リ・デザインによる 公共交通サービスの アップデート	① 公共交通の利用率(★)
	② 公共交通の利用者数(★)
	③ 地域公共交通の収支差(★)
	④ キャッシュレス決済の導入件数・導入率
	⑤ 観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)
〔3〕 共創によって みんなで支える 公共交通を実現	① 公的資金投入額(★)
	② 利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度

★評価指標と重複する指標



2. 制度改革等を踏まえた取組の推進

平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域公共交通活性化再生法)」が改正され、地域公共交通計画(旧称:地域公共交通網形成計画)が法定計画となりました。

全国的な人口減少及び高齢化、運転手不足等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しい状況となっている中、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保するためには、計画制度等の法的枠組みや財源のあり方、Mass(マース)や自動運転といった新たな技術・サービスの展開等について整理の上、令和2年及び令和5年に地域公共交通活性化再生法や道路運送法等の改正が行われました(図 5.1)。

本市においても、こうした新たな計画・制度に対して柔軟に対応していく必要があります。



図 5.1 地域公共交通活性化再生法に基づく計画制度の体系



なお、令和5年度からは、国の新たな財源制度として、地域公共交通特定事業の実施計画に基づき地方公共団体が実施する鉄道施設・バス施設の整備(例えば、駅の新設・改築、既存施設の撤去、停留所の設置、EV バス車両の購入等)に対して、社会資本整備総合交付金の活用が可能となり、公共交通の維持・拡充に対する財政制度が拡充されています(図 5.2、図 5.3)。

このような国等の各種財政支援を活用しつつ、公共交通の利便性向上や路線の新設・再編及び運行業務の効率化に係る施設整備、運営等に対する支援、また運転手確保に資する取組への支援を実施・検討します。

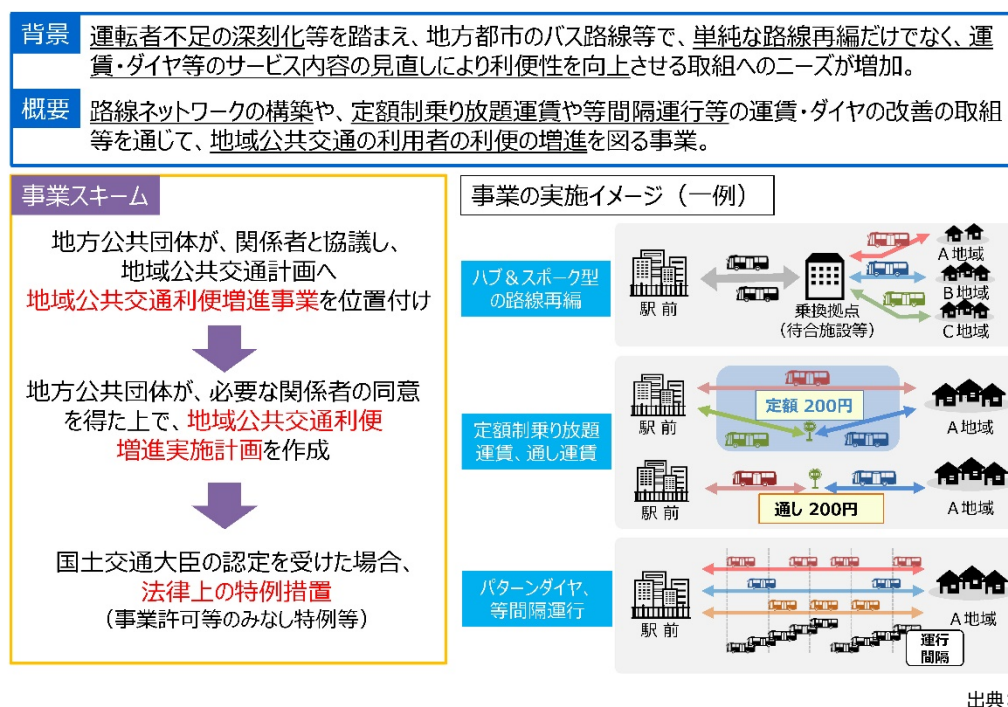


図 5.2 地域公共交通利便増進事業について



図 5.3 地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)の新設



3.推進体制

法定協議会においては、地域課題に応じて多様な主体の参画が重要とされています。

地域交通のり・デザインと地域の社会的課題の解決を一体的に進めるためには、地域の多様な関係者による連携・協働が必要であり、法定協議会においても既往の構成員のみならず、地域住民や多様な分野の関係者が実質的に参画していくことが重要となります。

今後、地域公共交通計画に基づいて実施する施策(例えば、新技術の実証実験等)においては、関係する専門家や、関係機関への参加依頼を必要に応じ行います。

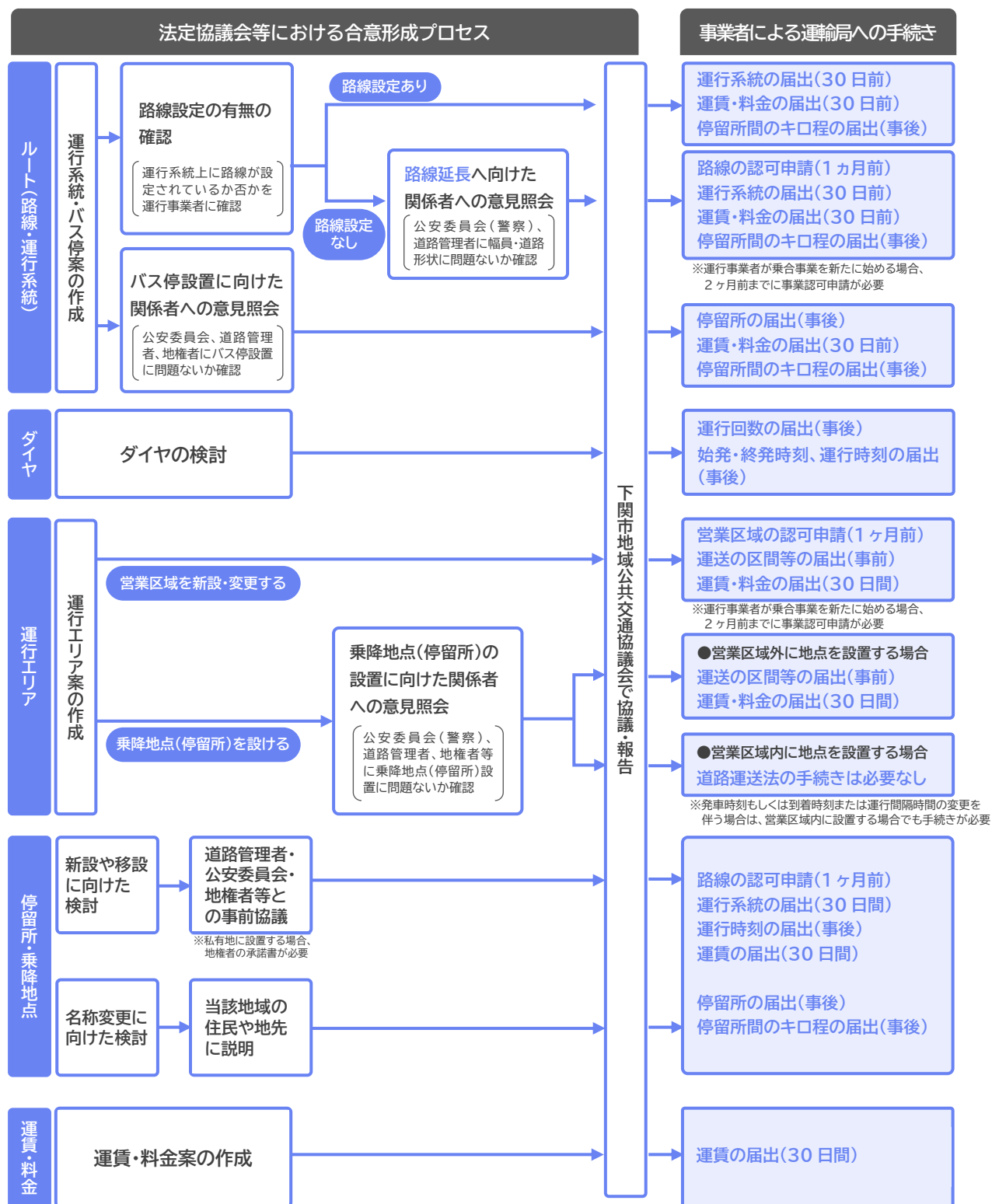
また、利用者の減少、運転手不足等に伴う路線バスの廃止・減便やタクシーの供給量減少等の動きは加速しており、これまで以上に短期サイクルで施策を講じる必要があります。

このため、これらの諸課題に対して、機動的に施策の実行・見直しを図られるよう、下関市地域公共交通計画の推進にあたっては、法定協議会を最大限活用し、多様な主体が連携・協議を図り、機動的・横断的な実行体制を構築し、進めていきます。



【参考】法定協議会を活用した計画の推進イメージ

<バス路線等の見直しプロセス例>



※運行回数変更届出について、地方運輸局長が指定する範囲外については30日間の事前届出。

※「事後」とあるものは、認可申請や事前届出と同時に提出することも可能。

資料:「地域公共交通会議等運営マニュアル」(国土交通省中部運輸局)に基づき下関市作成

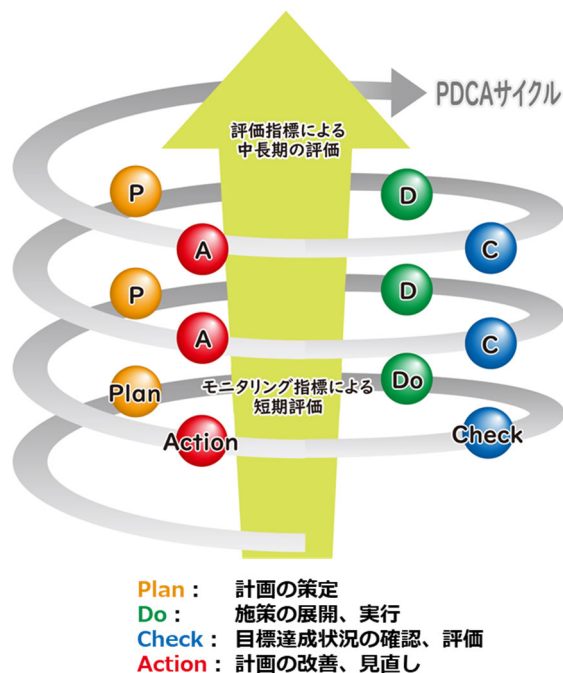


4.PDCA サイクルにおける進捗管理と計画推進

地域公共交通計画を策定後は、速やかに実施計画（地域公共交通利便増進計画等）の策定に着手します。

本計画の施策を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCA サイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていくことが重要です。

PDCA サイクルとは、効率的な施策推進のため、①計画を策定(Plan)して、②これを展開、実行(Do)します。その後、③目標達成状況の確認(Check)を行い、④評価と計画の見直し(Action)を行うまでの一連の管理プロセスを実施し、改善(Action)を次の計画(Plan)に活かす、反復・継続的な施策管理プロセスのことをいいます。PDCA は、この Plan-Do - Check-Action を略したものです。



【評価・改善の仕組み】

本計画の推進には、PDCA サイクルによる効率的な進捗管理を行います。

■ 計画立案

本計画の中で、優先的に実施すべき計画・施策を策定します(Plan)。

■ 施策展開

本計画に位置付けられた計画・施策を受け、各施策の詳細な実施計画を検討し、計画に基づく各施策を実施します(Do)。

■ 評価・改善

施策を実施しながら、進捗管理として、毎年の事業の進捗状況と成果指標の動向を確認する(Check)ことで、その結果を踏まえ、施策の改善や見直し等について検討を行います(Action)。

この PDCA サイクルによる効率的な進捗管理は、下関市地域公共交通協議会を開催しながら実施していきます。

