

■公共交通ネットワーク評価に関する全国事例の収集・分析

1. 小牧市における公共交通ネットワーク評価の現状と課題

(1) 現状の評価基準

小牧市では、平成 27・28 年度の 2 箇年にわたり、こまき巡回バスの再編を実施してきました。この再編を実施するにあたり、よりよい公共交通へと改善を行うため、再編を行ったコースについて、「こまき巡回バスの評価・検証に係る基準」を定め、利用状況に関して目標値となる評価基準を路線ごとに決めました。

(2) 現状の評価の課題

現在、「こまき巡回バスの評価・検証に係る基準」により、各コースの 1 日あたり利用者数等の評価を行っていますが、今後、各コースが地域住民にとって必要とされているかを判断し、サービス水準等を見直していく際においては、以下の課題が生じるものと予想されます。従って、本章においては、これらの課題に対する全国事例を収集・分析し、小牧市に合った評価手法の導入について提案を行っていきます。

課題① 評価結果による見直し方針の設定

現状では評価基準値を設定しているものの、その基準値を下回った場合等に、路線機能の変更（デマンド交通等の代替交通手段の導入）、サービス水準の変更（減便、路線の短縮）といった見直しをどのように行うかについての方針が示されていないことから、他市町の事例を踏まえ、評価結果による見直し方針を設定する必要があります。

また、この現在の評価基準値はこまき巡回バス再編前の段階で設定されたものであり、基準値を大きく上回ることも想定されることから、再編後のバス利用者数により、評価基準値の妥当性を確認する必要があります。

課題② 公共交通ネットワークとしての評価

現状の評価は路線単位の評価となっています。公共交通は幹線と支線が連携していることで幹線としての機能が保ちえることを考えると、路線ごとに基準をクリアしたかどうかの評価も必要ですが、鉄道や民間路線バスも含めた市内公共交通をネットワークとして捉えた場合の評価を併せて行うことが必要です。

＜こまき巡回バスの現状の評価基準＞

①南部・中部・西部・北里地区

こまき巡回バスの評価・検証に係る基準(南部・中部・西部・北里地区)

(平成 27 年 3 月設定)

(1) PDCAサイクルの導入について

地域公共交通を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善等を行うため、地域公共交通会議等といった場を活用し、事業のPDCAを実施するよう国土交通省が作成した「コミュニティバスの事業評価の手引き」に謳われている。本市においても、よりよい公共交通へと見直し改善するため、利用状況に関し評価基準を設定し、3年サイクルを基本に検証を実施していく。

(2) 評価・検証の基本的考え方

地域公共交通会議において、下記の評価基準に基づく客観的な評価と総合的な検証を行い運行維持等を検討する。

また、場合によっては、地域懇談会等を開催し、地域住民の意見を聴取する。

(3) 評価基準

	こまき巡回バス			
	地区内幹線系路線		支線系路線	
	コース名称	人数	コース名称	人数
評価1 バスは利用されているか？				
1日あたり利用者数	⑪西部右まわりコース	⑪⑫合算して 285人以上	51 三ツ淵・舟津コース	20人以上
	⑫西部左まわりコース			
	⑬南部北里右まわりコース	⑬⑭合算して 306人以上	52 河内屋・横内コース	30人以上
	⑭南部北里左まわりコース			
	⑮パークアリーナ小牧・市役所コース	142人以上	53 春日寺・間内コース	40人以上
			54 多気・小針コース	30人以上
評価2 サービス水準に見合った利用がされているか？				
1便あたり利用者数 (※1)	⑪西部右まわりコース	7人以上	51 三ツ淵・舟津コース	2人以上
	⑫西部左まわりコース	7人以上		
	⑬南部北里右まわりコース	7人以上	52 河内屋・横内コース	2人以上
	⑭南部北里左まわりコース	7人以上		
	⑮パークアリーナ小牧・市役所コース	7人以上	53 春日寺・間内コース	2人以上
			54 多気・小針コース	2人以上
評価3 地域住民の生活に必要な輸送が確保されているか？				
必要性・重要性	・利用実態調査 ・満足度調査(利用者アンケート、市民アンケート)			

※1 ⑪、⑫、⑬、⑭コースについては、循環コースであるため、1周を1便とする。その他コースについては、片道を1便とする。

※2 平成27年4月こまき巡回バス再編に伴い策定(平成27年3月策定)

※3 目標年次:平成29年度(平成30年3月31日)

(平成 28 年度 第 2 回小牧市地域公共交通会議資料より)

②北部・東部地区

こまき巡回バスの評価・検証に係る基準(北部・東部地区)(平成27年12月設定)

(1) 基準設定の目的

地域公共交通を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善等を行うため、地域公共交通会議等といった場を活用し、事業のPDCAを実施するよう国土交通省が作成した「コミュニティバスの事業評価の手引き」に謳われている。本市においても、利用状況等に関して目標値となる評価基準を設定し、3年サイクルを基本に検証を実施することにより、よりよい公共交通へと改善を行う。

(2) 評価・検証の基本的考え方

地域公共交通会議において、下記の評価基準に基づく客観的な評価と総合的な検証を行い運行維持等を検討する。

評価1の人数は、再編前の④⑤⑦⑧コースの利用者数を沿線人口で割って利用率を算出し、これを再編後の沿線人口にかけて想定利用者数を算出したものであり、再編前の各コースと比較し、利用されているかを判断する指標である。

評価2の人数は、再編前の各コース各便ごとの最低人数に再編後の想定利用者数の伸び率をかけたもの(支線系路線はデマンド交通実証実験で得られた乗合率)であり、これらのコースが運行する時間帯や便数が適切であるかを判断する指標である。

また評価3は、3年サイクルを基本とした検証を実施する際に、特に評価1または評価2が満たされていないコースを中心に、各種調査を実施するものであり、場合によっては、地域懇談会等の開催により地域住民の意見も聴取し、各コースが地域住民にとって必要とされているかを判断する指標である。

(3) 評価基準

		こまき巡回バス			
		地区内幹線系路線		支線系路線	
		コース名称	人数	コース名称	人数
評価 1 バスは利用されているか？					
1日あたり利用者数	⑩小牧・味噌西コース	190人/日以上	55 田県・岩崎原コース	24人/日以上	
			56上末・池之内南コース	14人/日以上	
	⑪小牧・味噌中コース	180人/日以上	57 林・池之内コース	9人/日以上	
			58小牧ヶ丘・野口南コース	9人/日以上	
	⑬北部東部右まわりコース	⑬⑭合算して	59中央道桃花台コース	13人/日以上	
	⑭北部東部左まわりコース	410人/日以上	60 高根南・城山コース	11人/日以上	
評価 2 サービス水準に見合った利用がされているか？					
1便あたり利用者数 (※1)	⑩小牧・味噌西コース	4人/便以上	55 田県・岩崎原コース	1.3人/便以上	
			56上末・池之内南コース	56・57合算して	
	⑪小牧・味噌中コース	4人/便以上	57 林・池之内コース	1.3人/便以上	
			58小牧ヶ丘・野口南コース		
	⑬北部東部右まわりコース	11人/便以上	59中央道桃花台コース	58～60合算して	
	⑭北部東部左まわりコース		60 高根南・城山コース	1.3人/便以上	
評価 3 地域住民の生活に必要な輸送が確保されているか？					
必要性・重要性	・利用実態調査 ・満足度調査（利用者アンケート、市民アンケート）				

※1 各コース往復また一循環を1便とする。ただし同コース他の便に比べ走行距離の短い便については、(利用者数)×(当該コースの標準走行距離)÷(当該便の走行距離)を評価対象の利用者数とする。

※2 平成28年4月こまき巡回バス再編に伴い策定

※3 目標年次:平成30年度(平成31年3月31日)

(平成28年度 第2回小牧市地域公共交通会議資料より)

2. 事例調査

(1) 評価結果による見直し方針の設定事例

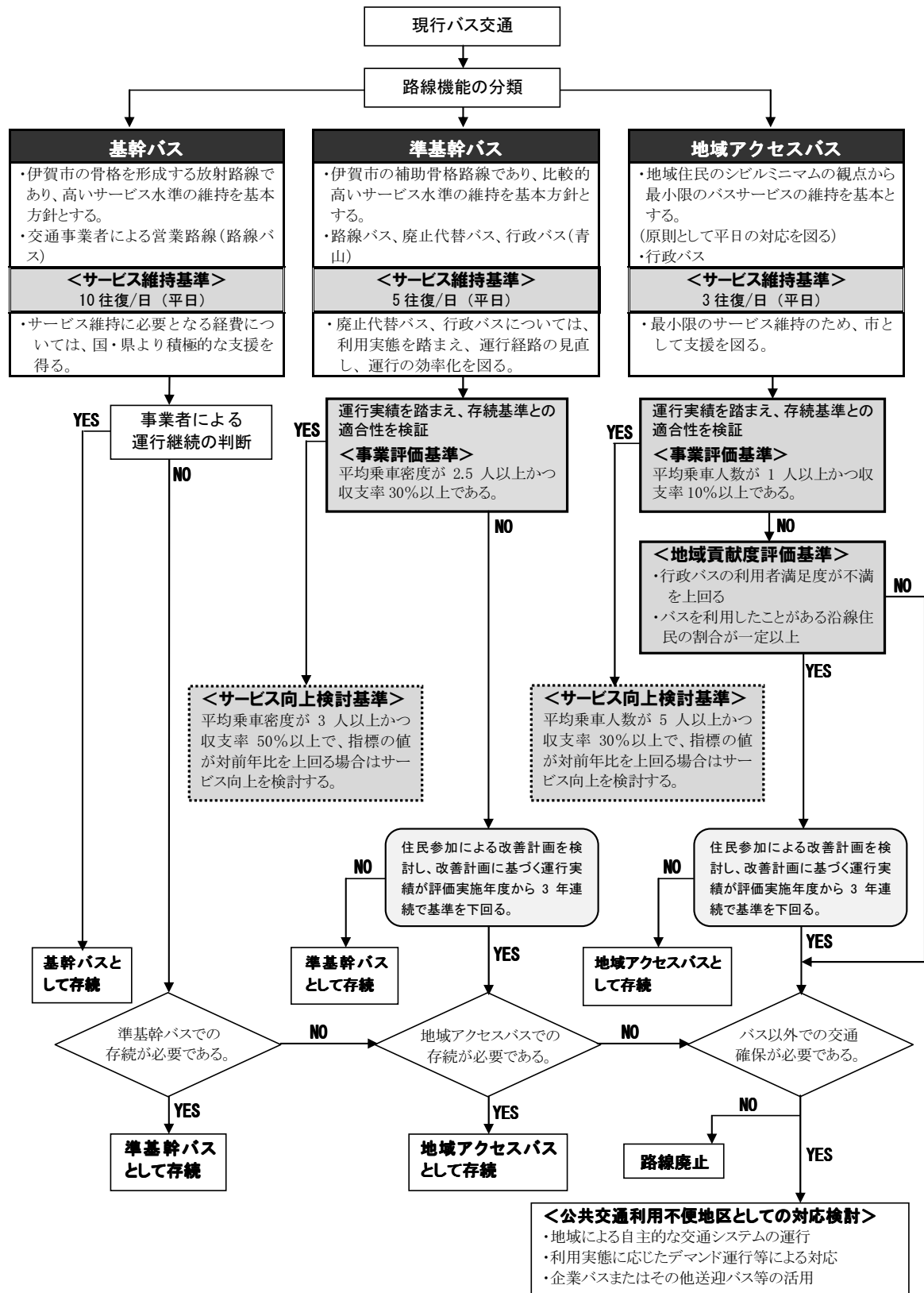
課題①（評価結果による見直し方針の設定）に関し、評価によりサービス水準の変更等の基準を設定している事例として、先進的な三重県伊賀市及び岡山県高梁市の事例を紹介します。

①伊賀市の例

伊賀市公共交通計画（次頁参照）では、市内のバス路線を3つの路線機能に分類（基幹バス、準基幹バス、地域アクセスバス）したうえで、それぞれの事業評価基準を上回るか下回るかの評価を行っています。その結果により、路線機能の変更や、サービス向上の検討を行うものとしています。

▼伊賀市交通計画におけるバス路線見直し手順

- バス路線は、年度ごとに利用実態を把握するとともに住民に公開し、住民参加による存続のための改善計画を検討するとともに、原則 3 年を目処にバス交通の評価を踏まえた路線維持の妥当性を判断する。



(伊賀市交通計画 (平成 23 年 4 月) より)

②高梁市の例

高梁市地域公共交通総合連携計画では、効率的輸送の観点から、路線バス及び生活福祉バスの運行見直し基準を設定しており、1年間の利用促進期間の間に基準を満たさなかった路線について、減便等を行うものとしています。

2-4 運行見直し基準の設定

低利用の状態が続く路線については、地域全体の効率的輸送の観点から減便等の措置も必要であるとともに、その目安となる基準をあらかじめ設定しておく必要があります。

また、路線バスへの住民の理解と利用促進を図っていく上でも運行見直し基準を設定し、住民に周知することが必要であると考えます。特に低利用路線においては、行政と住民が危機感をもって利用促進に取り組んでいく必要があります。

こうした観点から、運行見直し基準を以下のとおり設定します。

＜運行見直し基準＞

◆4条路線バス：収支率20%未満

◆生活福祉バス：1便当りの利用者数1人未満

運行見直し基準の運用に当たっては、1年間の利用促進期間を設け、この間に基準を満たさなかった路線について減便等を行います。また、通学利用がある便については、見直し対象としません。

なお、見直し基準そのものも社会情勢等の変化を踏まえ、3～5年毎に見直していきます。

（高梁市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）より）

(2) 公共交通ネットワークとしての評価事例

課題②（公共交通ネットワークとしての評価）に関し、先進的にネットワーク評価を実施しており、かつ人口が小牧市と同規模である愛知県豊川市及び福島県会津若松市の事例を紹介します。

①豊川市の例

豊川市では、バス路線の運行実態と市民アンケートによる市民ニーズを踏まえてネットワークとしての評価を行い、コミュニティバスと路線バスとの並走区間の効率化によって、他の区間の運行頻度向上を図るなどの対策を講じています。

▼豊川市におけるネットワーク評価の例

(3) 豊川市全域としての評価

＜路線ネットワークの評価＞

市民アンケート調査では、図3のように「行きたいところへ行けない」という不満が多くなっているが、市民の移動ニーズは主に交通結節点を始めとした国府駅～豊川駅間の施設に多くあり、市の中心部方面への移動ニーズが多いこと、市民が日常的に行き施設の多くはバス勢圏内にあることが分かった。このことから、連携計画で掲げる路線の骨格は、移動ニーズと大きな相違はなく、路線の骨格を維持しながら、図3の他の不満の高い点について改善を目指す必要がある。

＜バスのサービス水準の評価＞

バスのサービス水準に対する不満は、運行本数の少なさが目立つ。豊川市コミュニティバスは、1つの路線を1台の車両で運行しており、かつ交通結節点で乗継を考慮した運行ダイヤとしているため、1つの路線のみの変更では、運行時間帯や乗継の接続時間がずれ、利便性を損なう。

車両数の制約を踏まえて運行本数の改善を図るには、豊川市コミュニティバスと民間の豊鉄バスが一体となって、市内のバス路線ネットワークの効率化に取り組む必要があり、豊鉄バス新豊線・豊川線との並走区間の運行頻度を見直し、他の区間の運行頻度向上を図る必要がある。

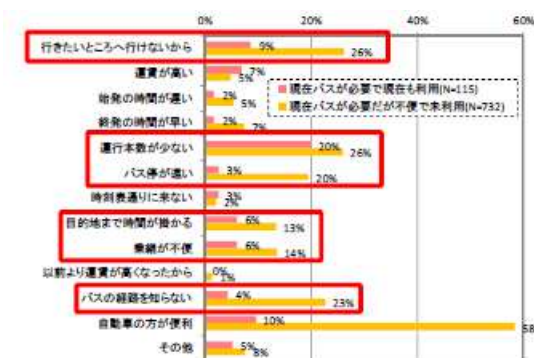


図3 バスを不便と感じる、またはバスを利用しない理由 (H25年市民アンケート)

【対応】 国府駅～豊川駅前の運行本数の差を見直し、豊川市民病院から西側区間の運行本数を増加させるため、豊川市民病院を拠点に東西で豊鉄バスと豊川市コミュニティバスの運行区間を分割する。

豊鉄バスと豊川市コミュニティバスを相互に利用しやすくするために、乗継利便性を確保する。

- ・豊川国府線、音羽線、御津線は、豊川市民病院より東側の豊川駅前方面について本数の縮減を検討
- ・縮減によって生じる車両走行時間の余裕を活かし、豊川国府線、音羽線、御津線の豊川市民病院より西側の国府駅方面の運行本数の増加を検討

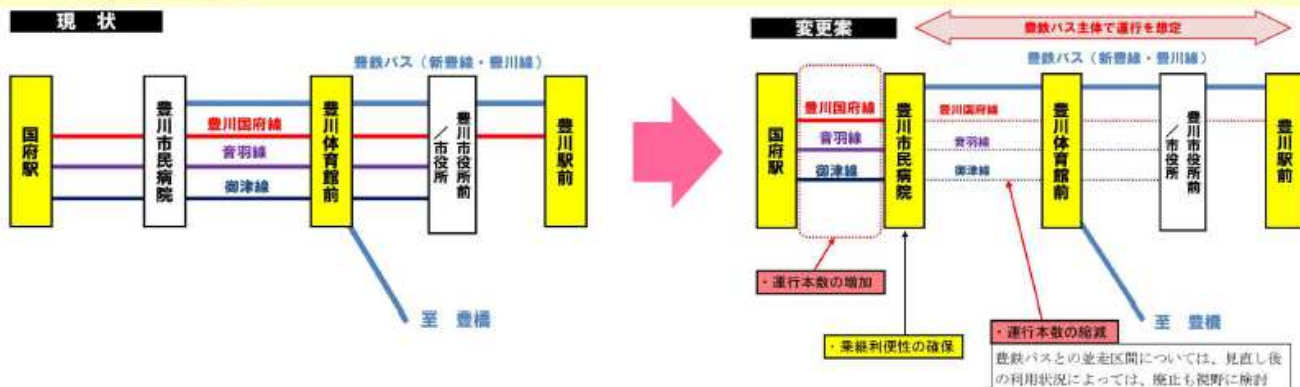


図4 路線見直しの方向性のイメージ(案)

(豊川市地域公共交通会議資料(平成26年度 地域公共交通確保維持に関する自己評価概要)より)

②会津若松市の例

会津若松市地域公共交通網形成計画では、バス利用者数といった直接的な効果を把握する評価指標のみでなく、副次的な効果を把握するまちづくりに関する評価指標（中心市街地の歩行者交通量、メタボ該当者及び予備群の割合等）を設定しています。

5-3. 目標値の設定

(1) 数値目標の設定

評価指標については、主に公共交通に関する具体施策の取り組みにより直接的な効果が検証できる指標を設定・評価するとともに、これらの取り組みにより副次的な効果として考えられるまちづくりに関する指標についても設定・評価する。

【最低限の交通手段が確保できているかを評価する指標】

①鉄道駅、バス停人口カバー率

■目的

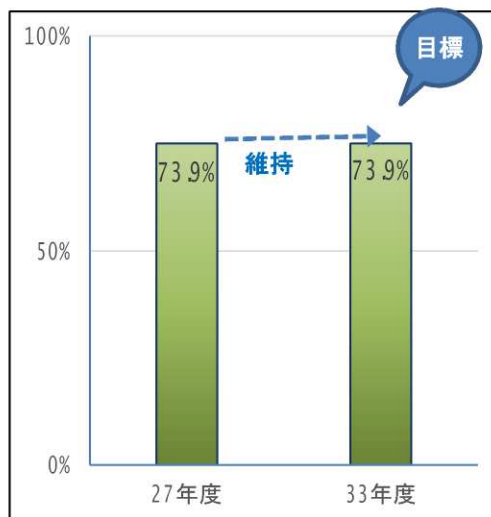
- ・通院や買物、通学等の日常の移動に対して、バスや鉄道を利用できる環境にあるかを客観的に評価する。
- ・なお、同じ市内においても、中心部（市街化区域）と郊外部（市街化区域以外）で地域の状況が異なることから、それぞれ評価する。

■指標の算定方法

- ・人口に対する路線バス、鉄道駅 300m 勢力圏内の人口の割合

■将来目標の算定方法

- ・現況値：73.9%（27年度）
- ・今後、公共交通の人口カバー率を維持していくことを目標とする。



②公共交通空白・生活不便地域における新たな交通の確保による人口カバー率

■目的

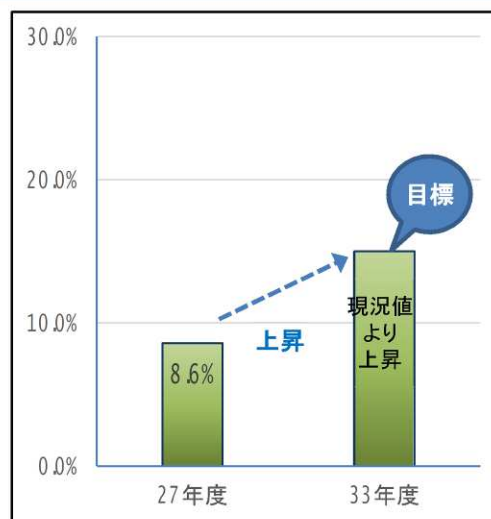
- ・公共交通空白・生活不便地域に暮らす人が、新たに確保された交通により移動できる環境となったかどうかを評価する。

■指標の算定方法

- ・路線バス、鉄道駅 300m 勢力圏外かつ生鮮食料品スーパー 500m 勢力圏外（生活不便地域）の人口の割合

■将来目標の算定方法

- ・現況値：8.6%（27年度）（金川町・田園町住民コミュニティバスによるカバー状況）
- ・今後、公共交通空白・生活不便地域において、順次、地域ごとの対応が図られていくことで、現状よりも割合が上昇することを目標に設定する。



（会津若松市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）より）

【より便利な公共交通が提供できているかを評価する指標】

③路線バス利用者数

■目的

- ・路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組みなど、路線バスにかかる取り組みについての総合的な指標として評価する。

■指標の算定方法

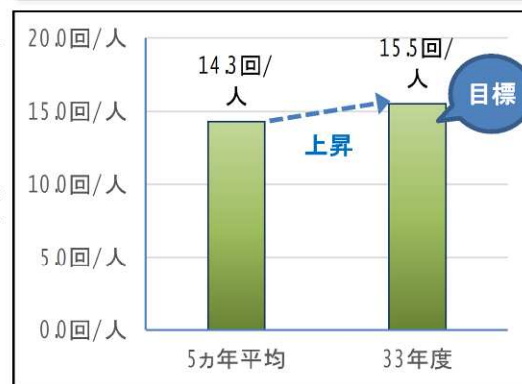
- ・路線バスの利用者数
- ・人口動態による影響を考慮するため、人口1人あたりのバスの年間利用回数を算出して算定

■将来目標の算定方法

- ・現況値：178万人（26年度）人口1人あたりの年間利用回数（14.5回/人、人口：12.2万人）
- ・過去5年間（22～26年度、連携計画期間中）の平均値：178万人（14.3回/人）
- ・人口減少による影響を考慮しながらも、人口1人あたりの利用回数を年間15.5回（人口：11.5万人）に増やすことにより、年間の総利用者数を維持していくことを目標に設定する。

■参考とする他の指標

- ・本市を走る路線バスについては、路線によりその特性を図ることが可能であることから、以下についても指標として把握していくこととする。
まちなか周遊バスの利用者数～主に観光客の利用
まちなか周遊バスを除く路線バス～主に生活の利用



④公共交通の分担率

■目的

- ・路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組みなど、公共交通にかかる取り組みにより、自家用車などから公共交通へ利用が転換されたのかを評価する。

■指標の算定方法

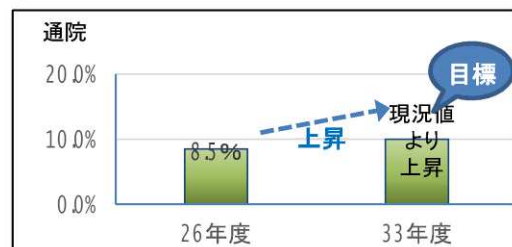
- ・市民アンケートによる路線バスの分担率

■将来目標の算定方法

- ・現況値：買物時 6.3%、通院時 8.5%（平成27年度網形成計画策定調査事業「市民アンケート」による）
- ・現況値よりも分担率が上昇することを目標とする。

■参考とする他の指標

- ・市民アンケートでは、ダイヤやルートなどの満足度についても把握していることから、可能な範囲で類似項目についても指標として把握していくこととする。



（会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）より）

⑤幹線区間バス停乗降者数

■目的

- ・交通拠点・乗継拠点として位置づけるとともに、重点的に利便性の向上を図る幹線区間の主要バス停の利用状況を評価する。

■指標の算定方法

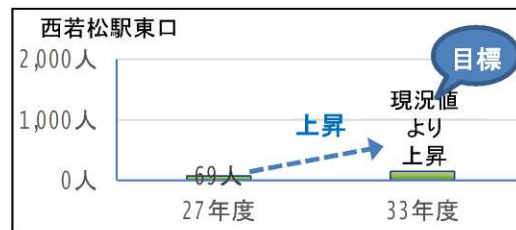
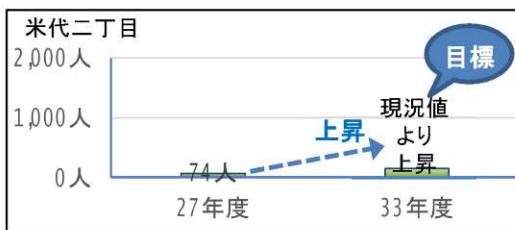
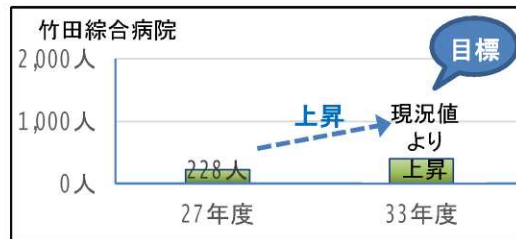
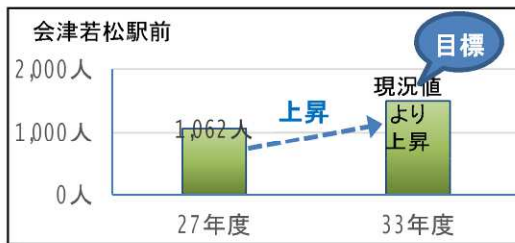
- ・路線バス乗降調査により把握する、会津若松駅（若松駅前＋若松駅前バスターミナル）、神明通り、竹田総合病院、米代二丁目の乗降者数

■将来目標の算定方法

- ・現況値：会津若松駅前(若松駅前＋若松駅前バスターミナル)1,062人
神明通り 529人、竹田総合病院 228人、米代二丁目 74人、西若松駅東口 69人
(平成 27 年度網形成計画策定調査事業「バス乗降調査」による)
- ・現況値よりも乗降者数が増加することを目標とする。

■参考とする他の指標

- ・路線バス乗降調査においては、可能な限り、全路線、全ダイヤにおける各バス停ごとの乗降者数を把握していきたいと考えていることから、幹線区間以外のバス停についても、指標として把握していくこととする。



(会津若松市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）より)

【公共交通の持続可能性を評価する指標】

⑥データ活用による継続的な路線の検討状況

■目的

- ・本計画の策定にあたっては、路線バスにおける路線ごとの利用者数や収支率、バス停ごとの乗降者数、沿線の高齢者人口など、様々なデータを収集・分析しながら検証を行ってきた。
- ・このような路線の検討について、計画策定時だけでなく、継続的に行っていくことが重要であることから、定期的に評価がなされているかを評価する。

■指標の算定方法

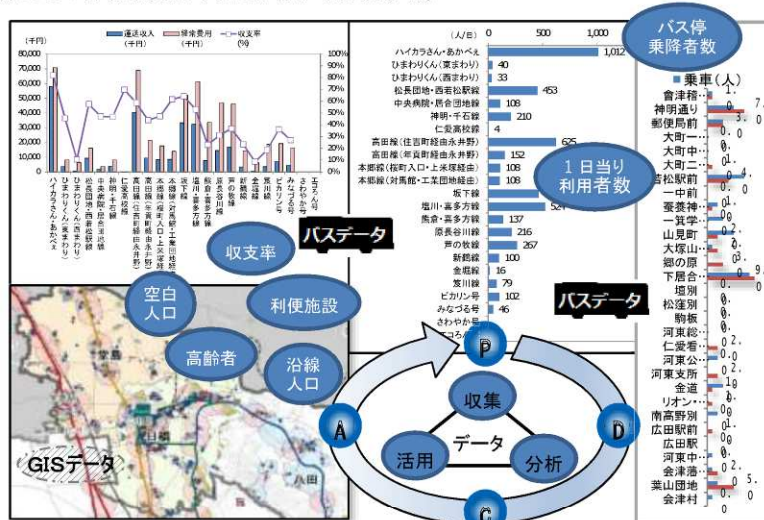
- ・年1回、全路線について路線ごとの評価を実施できたか否かを評価する。

■将来目標の算定方法

- ・現況値：計画策定により検討
- ・年1回、全路線について路線ごとの評価を実施することを目標とする。

■参考とする他の指標

- ・路線の検討にあたっては、以下の指標を用い評価することとする。
1日あたり利用者数（スクール利用を勘案）、収支率、バス停ごとの乗降者数、沿線の人口、沿線の高齢者数 など
- ・継続的な検討を通して、将来的には路線の見直し基準の策定を目指す。



＜データ活用による路線の継続的な検討手法＞

⑦公共交通を支える住民組織数

■目的

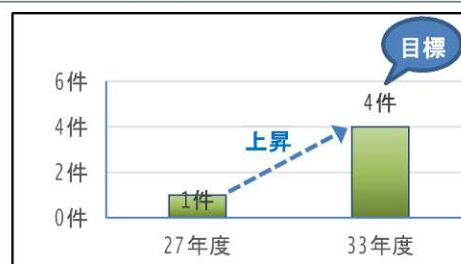
- ・多様な主体の連携・協働を組織面から評価する。

■指標の算定方法

- ・現況値：1件（27年度）（金川町田園町住民コミュニティバス運営協議会）
- ・公共交通を支える住民組織数

■将来目標の算定方法

- ・見直しを図る重点地区として予定している、湊地区、河東地区、北会津地区等において、公共交通を支える住民団体等が組織されることを目標とする。



⑧利用促進助成事業等を活用した各主体による利用促進の取組件数

■目的

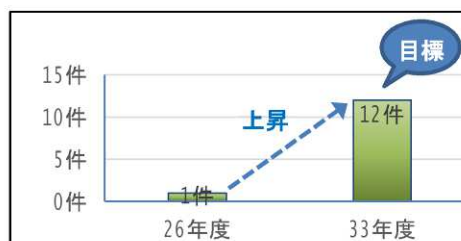
- ・多様な主体の連携・協働を取り組み面から評価する。

■指標の算定方法

- ・利用促進助成事業等を活用した各主体による利用促進の取組件数

■将来目標の算定方法

- ・現況値：1件（27年度）（金川町田園町住民コミュニティバス運営協議会）
- ・⑦で目標とした組織が、利用促進助成事業を活用することを目的とする。



【まちづくりへの寄与(貢献)を評価する指標】

※指標⑨～⑬に関しては、主に公共交通に関する具体施策の取り組みにより副次的な効果として考えられるまちづくりに関する指標であることから、関連計画や事業と連携・調整しつつ達成を目指す。

⑨中心市街地の歩行者通行量

■目的

- ・市内の交流が促進されているかを判断する総合的な指標として評価する。

■指標の算定方法

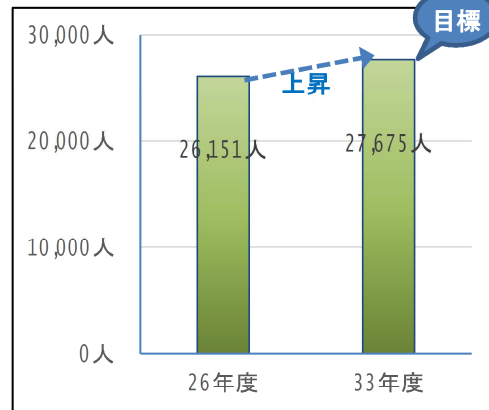
- ・中心市街地の歩行者通行量

■将来目標の算定方法

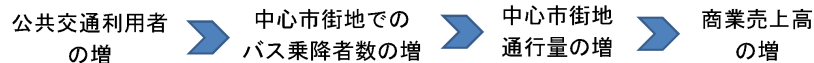
- ・現況値：26,151人/日（平成26年度）
- ・中心市街地活性化基本計画で目標とする中心市街地の歩行者通行量について準用（延伸）する。
- ・中心市街地活性化基本計画で目標とする中心市街地の歩行者通行量：27,675人/日（平成31年度）
- ・なお、中心市街地活性化基本計画の改訂により当該目標値が変更となった場合は、修正する。

■参考とする他の指標

- ・以下、中心市街地の交流促進を判断する指標についても、あわせて監視指標として把握していくこととする。
神明通りの歩行者通行量、中心市街地の新規出店者数、中心市街地の人口、中心市街地の路線価



公共交通利用者の増加に伴う基本的な因果関係



⑩観光入込数

■目的

- ・市外との交流が促進されているかを判断する総合的な指標として評価する。

■指標の算定方法

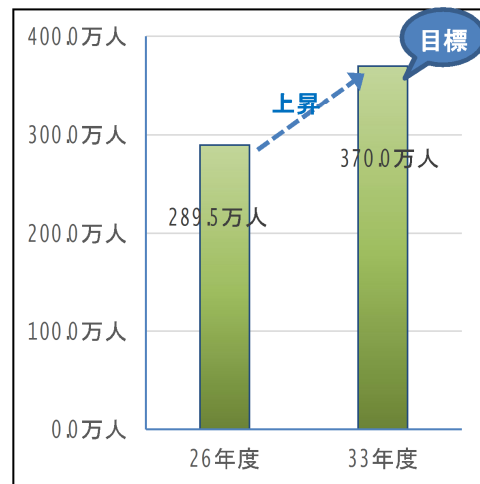
- ・市内の観光入込数

■将来目標の算定方法

- ・現況値：2,895千人/年（平成26年度）
- ・まち・ひと・しごと総合戦略で目標とする観光入込数について準用（延伸）する。
- ・まち・ひと・しごと総合戦略で目標とする観光入込数：3,700千人/日（平成31年度）
- ・なお、観光振興計画等の改定により当該目標値が変更となった場合は、修正する。

■参考とする他の指標

- ・まちなか周遊バス「ハイカラさん」「あかべえ」の利用者は主に観光利用者であり、以下のとおり観光入込数と相関関係にあることから、同路線の利用動向を合わせて検証する。



公共交通利用者の増加に伴う基本的な因果関係



（会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）より）

参考：まちなか周遊バス（ハイカラさん、あかべえ）と観光入込数との相関関係

まちなか周遊バスの利用者数と観光入込数は、同じ推移を示しており、2つの関係に相関がみられる。



図 まちなか周遊バスと観光入込数の推移

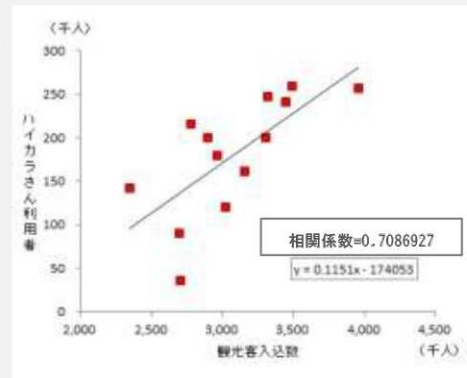


図 まちなか周遊バスと観光入込数の相関関係

⑪メタボ該当者及び予備群の割合

■目的

- ・健康へ寄与しているかを判断する指標として評価する。

■指標の算定方法

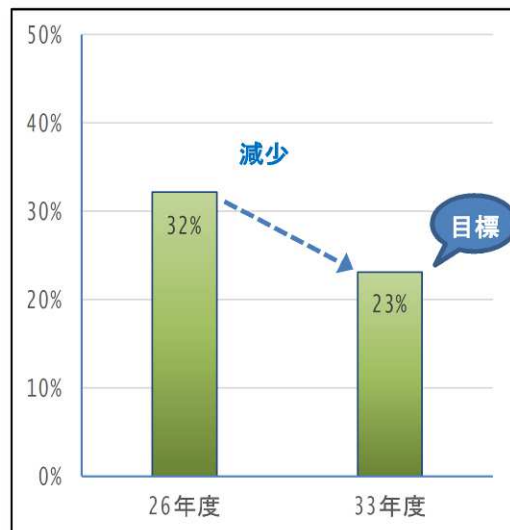
- ・メタボ該当者及び予備群の割合

■将来目標の算定方法

- ・現況値：32.2%（平成26年度）
- ・健康わかまつ21で目標とするメタボ該当者及び予備群の割合について準用（延伸）する。
- ・健康わかまつ21で目標とするメタボ該当者及び予備群の割合：23.1%（平成27年度）
- ・なお、健康わかまつ21の改定等により当該目標値が変更となった場合は、修正する。

■参考とする他の指標

- ・以下のとおり、会津若松地域公共交通網形成計画策定調査事業において把握した地域別のバスの利用割合と、地域別のメタボ該当者及び予備群の割合には相関関係が確認されていることから、地域ごとのバスの利用割合とを合わせて検証する。



公共交通利用者の増加に伴う基本的な因果関係

公共交通利用者の増

外出機会、運動機会の増加

生活習慣の改善

メタボ割合の減少
生活習慣病の予防

（会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）より）

参考：会津若松市における地域別の路線バス利用率とメタボリックシンドロームの関係

路線バス利用率（月 2～3 回以上の高頻度の利用）とメタボリックシンドローム割合には、バスの利用率が高い地域ほど、メタボリックシンドロームの割合が低いという一定の負の相関関係が見られる。

地区	バス利用率 (月2～3回以上)	メタボの割合
中央地域	行仁	3.7%
	鶴城	9.9%
	護教	6.7%
	城北	7.4%
	日新	4.7%
	城西	7.1%
町北	11.9%	17.7%
高野	0.0%	20.2%
神指	7.7%	21.4%
門田	8.9%	18.9%
東山	12.0%	16.2%
一箕	8.2%	15.9%
大戸	18.2%	18.9%
湊	5.6%	25.6%
北会津地域	4.2%	19.3%
河東地域	3.3%	20.9%

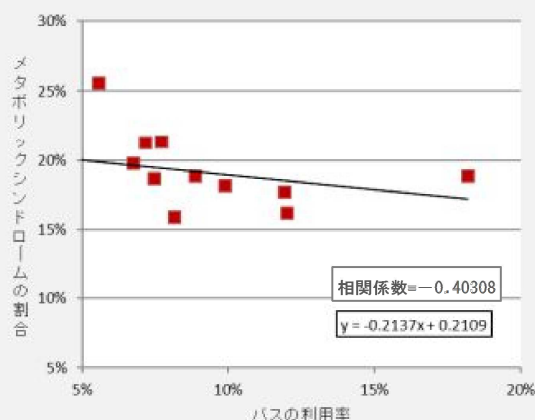


図 路線バス利用率とメタボリックシンドロームの相関関係

⑫交通事故発生件数

■目的

- ・公共交通への転換等が図られているかを総合的に判断する指標として評価する。

■指標の算定方法

- ・交通事故発生件数

■将来目標の算定方法

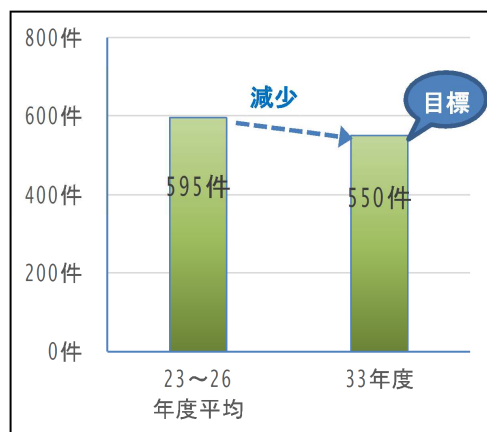
- ・現況値：508 件（平成 26 年）

※参考、平成 23～26 年度の平均：595 件

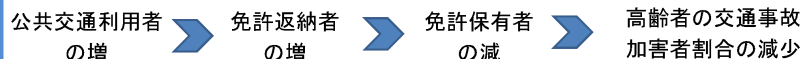
- ・第 9 次交通安全計画で目標とする交通事故発生件数について準用（延伸）する。
- ・第 9 次交通安全計画で目標とする交通事故発生件数：550 件以下（平成 27 年）
- ・なお、第 9 次交通安全計画の改定等により当該目標値が変更となった場合は、修正する。

■参考とする他の指標

- ・今後の高齢化の進展を考慮すると、一般的に判断力や動視力が低下する後期高齢者による交通事故は一層問題とてくることが予想される。
- ・例えば、平成 25 年度の後期高齢者層の免許保有者は 4,497 人であるが、一方、高齢者層の免許保有者は 9,928 人と多い。この高齢者層が平成 35 年まで免許の保有を継続すると、既存の後期高齢者の免許保有者と併せて、その数は 11,791 人と約 2.6 倍もの数値となる（免許保有者数については、5 年ごとの生残率及び純移動率を用いて試算）。
- ・よって、高齢者の交通事故割合や高齢者の免許返納数についても重要な指標として検証する。
高齢者の交通事故発生件数及び交通事故発生件数に対する割合：114 件 22.4%（平成 26 年）
高齢者免許返納件数及び高齢者の免許保有数に対する割合：156 名 19.8%（平成 26 年）



公共交通利用者の増加に伴う基本的な因果関係



（会津若松市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）より）

参考：会津若松市における免許保有率と高齢者の交通事故割合の関係

免許保有率と高齢者の交通事故割合は、ともに増加傾向にある。2つの関係に相関がみられる。

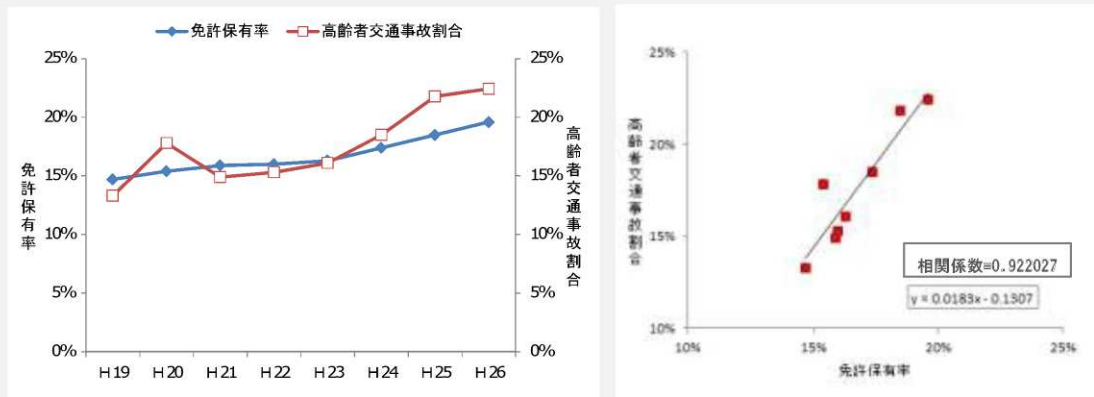


図 免許保有率と高齢者の交通事故割合の推移

図 免許保有率と高齢者の交通事故割合の相関関係

⑬温室効果ガス排出量

■目的

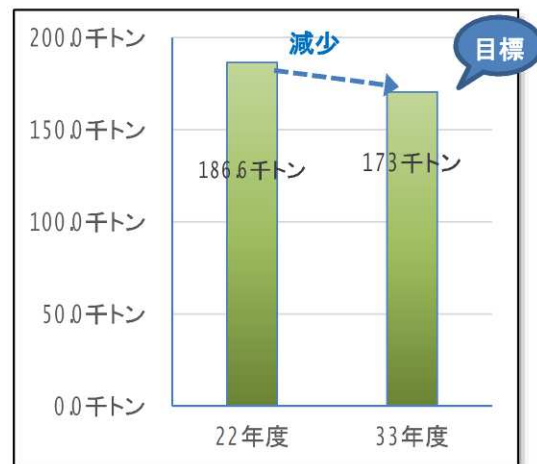
- ・公共交通への転換等が図られているかを総合的に判断する指標として評価する。

■指標の算定方法

- ・温室効果ガス排出量

■将来目標の算定方法

- ・現況値：186.6千トン（平成22年）
- ・第2期環境基本計画の温室効果ガス排出量の目標値について準用する。
- ・第2期環境基本計画の温室効果ガス排出量の目標値：170.6千トン（平成35年度）
- ・なお、環境基本計画の改定等により当該目標値が変更となった場合は、修正する。



公共交通利用者の増加に伴う基本的な因果関係

公共交通利用者の増



自家用車の使用抑制



温室効果ガスの排出抑制

（会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）より）

（３）事例調査のまとめ

（１）評価結果による見直し方針の設定事例では、伊賀市の事例より、バスの機能分類（基幹路線、支線路線等）に応じた事業評価基準と、その評価による路線機能の変更やサービス水準向上の検討手順がフローにより示されており、小牧市における地区内幹線系路線・支線系路線の機能分類に応じた評価基準の設定、路線機能の変更やサービス水準変更手順の検討にあたっての参考となります。

高梁市の事例では、運行見直しの評価基準値が明確であり、小牧市における評価基準値の検討にあたっての参考となります。

（２）公共交通ネットワークとしての評価事例では、豊川市の事例より、バス路線の運行実態と市民ニーズを踏まえたネットワークとしての評価や、バス路線の重複区間の効率化といった検討内容が、小牧市におけるネットワーク評価にあたっての参考となります。

会津若松市の事例では、公共交通計画における基本方針を踏まえた評価指標の設定や、副次的な効果を把握するまちづくりに関する評価指標等が、小牧市における多様な視点からの評価指標設定にあたっての参考となります。