

第5章

計画の評価・推進

- 1 評価指標と目標値の設定
- 2 PDCA サイクルによる着実な計画の遂行
- 3 制度改正等を踏まえた柔軟な対応

第5章 計画の評価・推進

1 評価指標と目標値の設定

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、3つの評価指標とそれぞれについて目標値を設定します。

(1) 方向性・施策と評価指標の関係

方向性	施策	
【乗れる】 路線の維持・充実 (路線再編)	重複区間におけるバス路線の集約	指標3
	乗り継ぎ環境の向上	指標1
	ダイヤ調整(匝子運転の解消)	指標1・3
	再編で生み出された余力を活用した路線の拡充	指標1・2
【働しやすい】 労働環境の改善	基幹的公共交通の強化	指標1・2
	運行の効率化による経営の安定化や人手不足への対応	指標3
【速い】 速達性の確保	カラー化等によるバスレーンの実効性の確保	指標1・2
	PTPSの拡充	指標1・2
	ボトルネック交差点等の改良	指標1・2
【手軽】 利用しやすい 運賃設定	高齢者・障害者の運賃割引	指標1・3
	ICカード利用環境の拡充	指標1
	運賃設定の適正化	指標3
	乗り継ぎ割引等の導入	指標1
【便利・快適】 待ち環境等 利用環境の向上	バス路線の見える化	指標1
	上屋・ベンチ等の設置	指標1
	わかりやすい運行情報の提供	指標1
	駅のバリアフリー化	指標1
	バス停のバリアフリー化	指標1
	低床車両の台数増強	指標1
	パーク&(バス)ライド・サイクル&(バス)ライドの拡充	指標1
【安心】 交通不便地域の 移動手段の確保	新たな生活交通の導入(乗合タクシーの導入等)	指標1・2
	既存の生活交通の維持・改善	指標1・2
	タクシーの利用環境改善	指標1

評価指標

1

市民1人あたりの公共交通
利用回数
(鉄道+路面電車
+主要バス路線)

2

自宅から都心や身近な拠点
に公共交通で30分以内
に行ける人口

3

路線バスの収支率

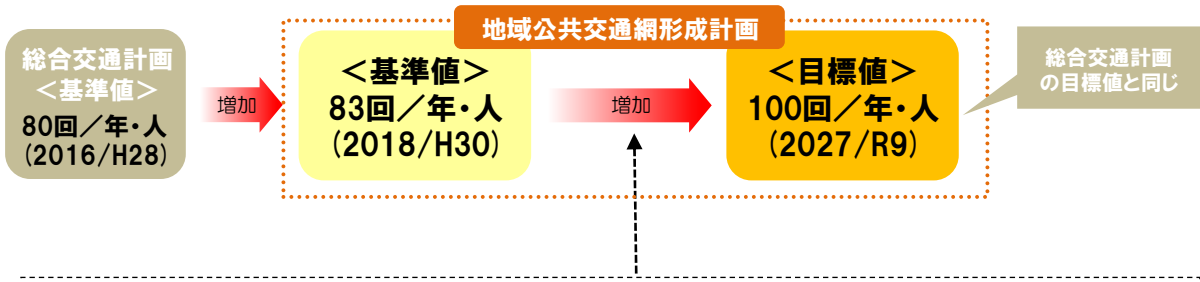
(2) 目標値の設定

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

表 5-1 評価指標と目標値

評価指標	現況	目標	参考 (総合交通計画 の目標)
① 市民1人あたりの公共交通利用回数 (鉄道+路面電車+主要バス路線)	83回/年・人 (2018/H30)	100回/年・人 (2027/R9)	100回/年・人 (2027/R9)
② 自宅から都心や身近な拠点に 公共交通で30分以内に行ける人口	30.3万人 【総人口の42%】 (2015/H27)	36.1万人 【総人口の50%】 (2025/R7)	36.1万人 【総人口の50%】 (2025/R7)
③ 路線バスの収支率	84% (2018/H30)	できるだけ 赤字を改善 (2027/R9)	—

評価指標 ① 市民1人あたりの公共交通利用回数（鉄道+路面電車+主要バス路線）



【目標値の設定について（総合交通計画より）】

- ・市民1人あたりの公共交通利用回数（鉄道・路面電車・主要バス路線）は、平成22年から増加に転じている。
- ・計画の目標値は、利用促進の継続と新たな施策の実施に取り組むことから、今後の都心部や駅周辺での市街地整備も想定し、直近5年間の増加傾向を維持することとし、基準値の25%増にあたる100回とする。（※平成23年(2011年)～平成28年(2016年)の利用者実績で推計（線形回帰）した値（98回）を参考に設定）

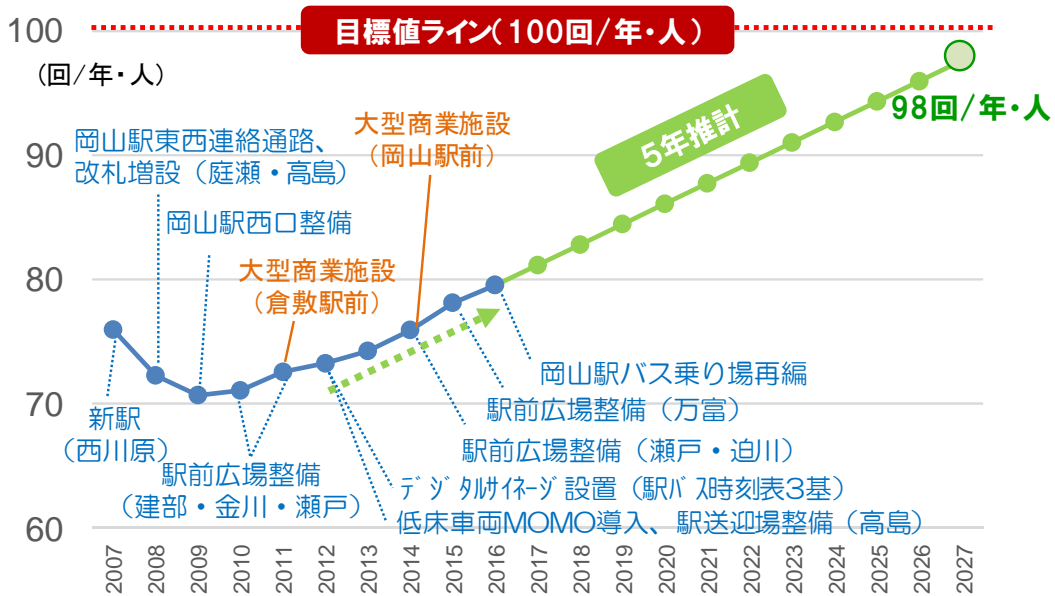
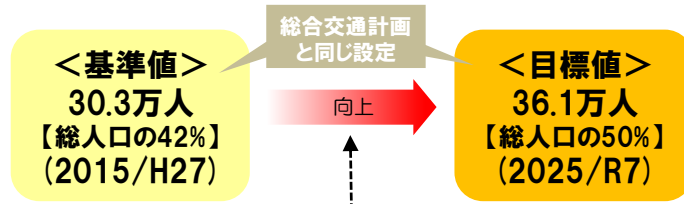


図5-1 目標値の設定（総合交通計画）

評価指標 ② 自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口



【目標値の設定について（総合交通計画より）】

公共交通の利便性向上やネットワークの充実により、日常の移動を便利にすることで、都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口の割合を50%に増やすとともに、公共交通アクセス圏外の人口（駅から800m、バス停から300m以上離れた場所に居住する人口）の減少を図る。

＜参考＞下記の交通施策が実現した場合は35.1万人（総人口の49%）に増加

- ・ 桃太郎線 LRT 化
- ・ 路面電車の岡山駅乗り入れ、延伸・環状化（短期）
- ・ 路線再編の余力を活用したバス路線拡充（岡南地区、妹尾駅・北長瀬駅・庭瀬駅周辺）
- ・ 新たな生活交通の導入（10 地区）

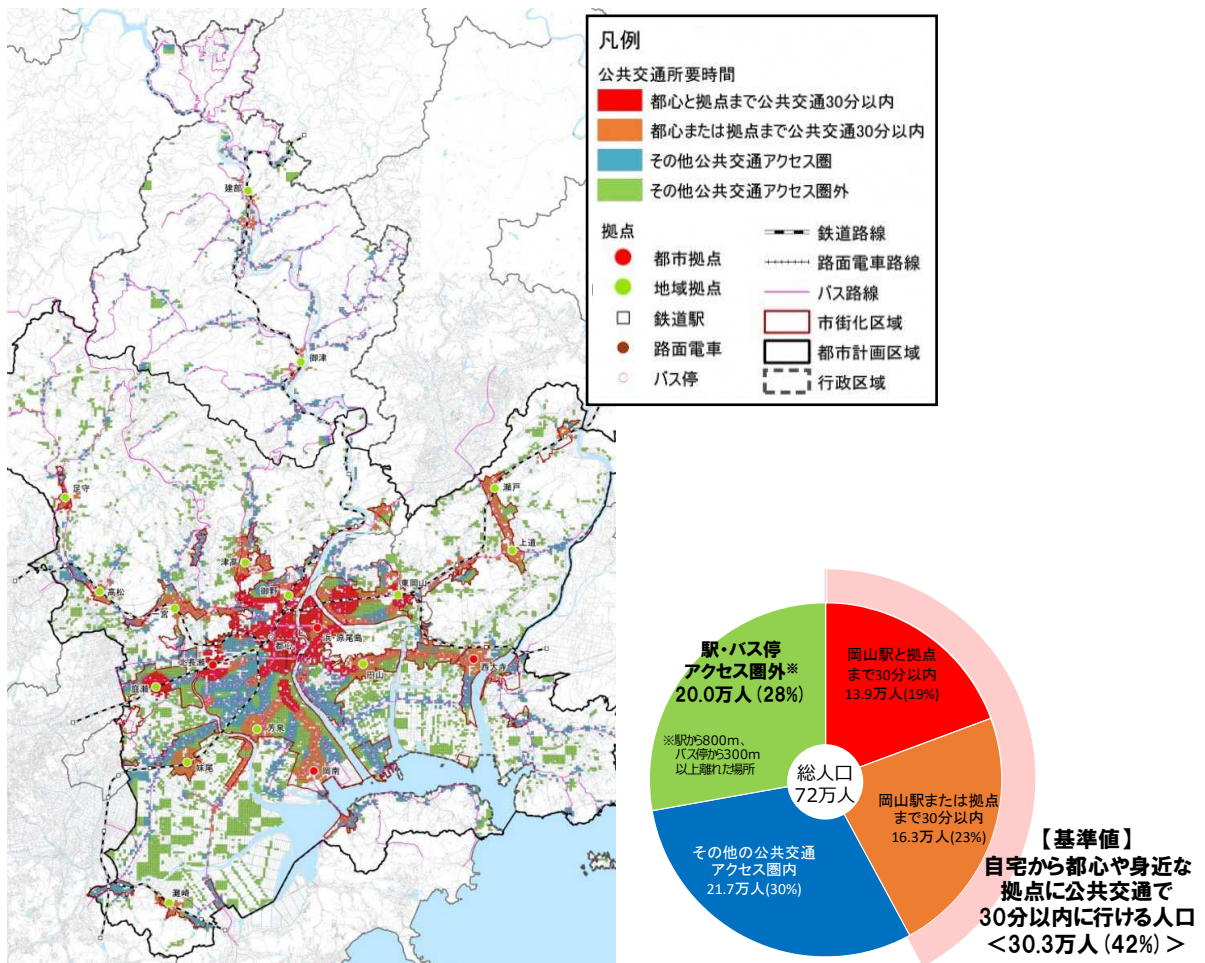
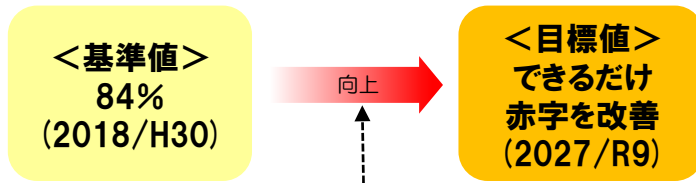


図5-2 現況（基準値）

評価指標 ③ 路線バスの収支率



【運賃収入増の想定】

- ・ 運賃割引による高齢者・障害者の利用者増
- ・ 再編に伴う路線拡充による利用者増
- ・ ダイヤ調整（等間隔運行）による利用者増
- ・ 運賃設定の適正化による運賃収入増
- ・ 乗り継ぎ割引等による利用者増
- ・ 利用環境向上による利用者増（バリアフリー化、運行情報提供等）
- ・ 生活交通の接続による利用者増 など

【運行経費削減の想定】

- ・ 路線再編に伴う運行効率化による経費削減
（重複区間における路線集約、ダイヤ調整、共同運行等）

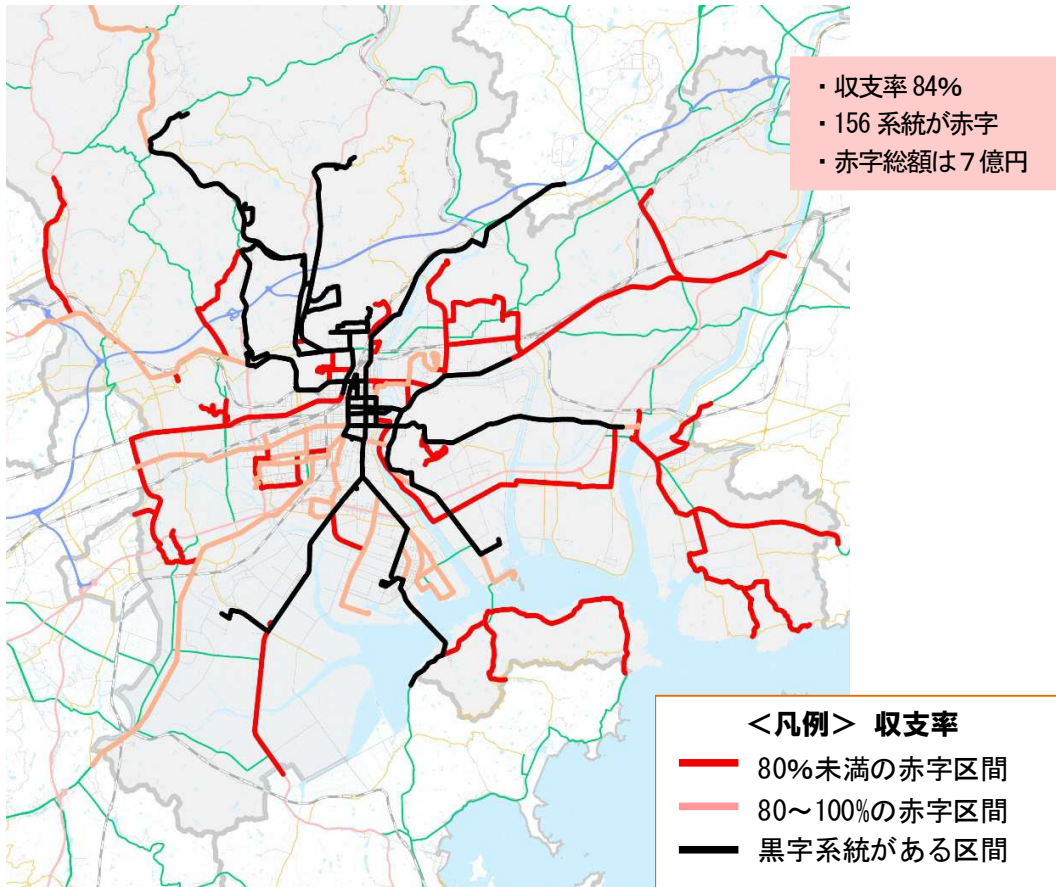


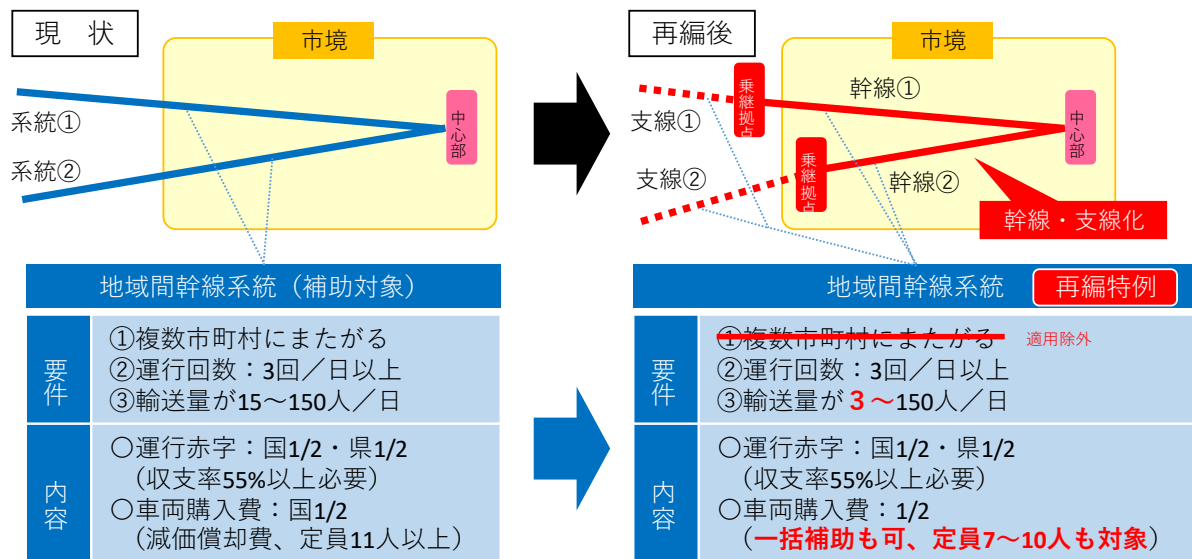
図5-3 現状の収支状況（平成30年度）

再編実施計画に基づく国の支援の活用

国土交通省では、地域公共交通再編実施計画に基づく地域公共交通再編事業を実施する地方公共団体又は法定協議会を対象に、運行経費や車両購入費に対する支援が行われています。バス路線の再編を実施することにより、通常の補助よりも要件が緩和され、また対象も拡大します。

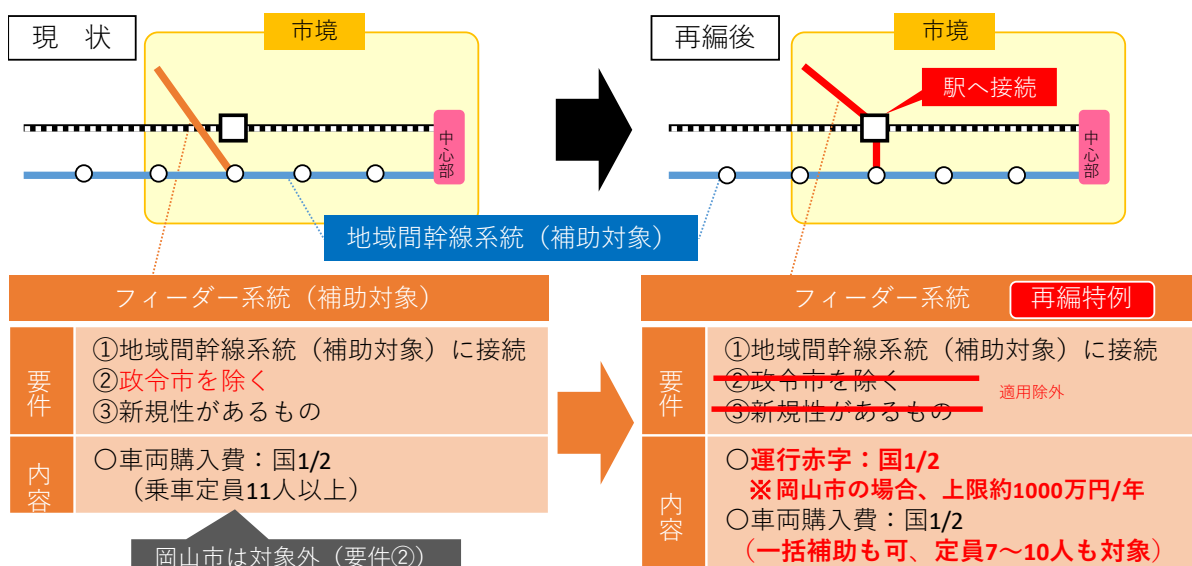
<再編の例①> バス路線（地域間幹線系統）を幹線・支線に分割する

幹線・支線化への再編により、これまで複数の市町村にまたがっていた路線が、1つの市内で完結する路線になった場合も、その路線は引き続き同様の赤字補助が受けられます。また、車両購入費への補助については、小型車両が対象に追加されます。



<再編の例②> 地域間幹線系統に接続するバス路線（フィーダー系統）を再編する

フィーダー系統補助については、これまで政令市は補助の対象外でしたが、起終点や経路の変更などの再編を実施した場合は、政令市も対象となります。また、運行経費や小型車両購入費も補助の対象に追加されます。



2 PDCA サイクルによる着実な計画の遂行

地域公共交通網形成計画を策定後、速やかに実行計画（地域公共交通再編実施計画、軌道運送高度化実施計画等）の策定に着手します。

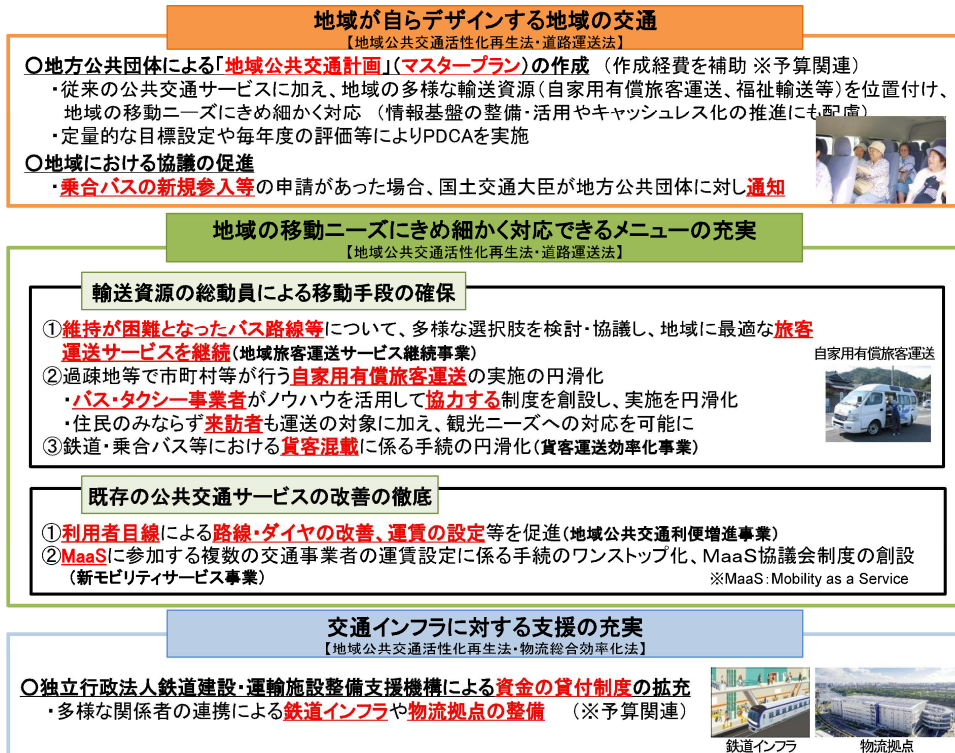
また、市と事業者、市民・利用者の3者による不断の連携・協働を図るため、各施策の進捗状況や国の制度改正、新技術の動向などを共有するとともに、さらなる状況改善に向けた課題・対策について議論を行うため、定期的に協議会を開催しながら、PDCA サイクルによって計画を着実に遂行します。

3 制度改正等を踏まえた柔軟な対応

「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）」の平成26年改正において、地域公共交通網形成計画等が法定計画となりましたが、人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、国では、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保するため、計画制度等の法的枠組みのあり方や、自動運転やMaaSといった新たな技術・サービスの展開などについて整理が行われ、令和2年通常国会において地域公共交通活性化再生法や道路運送法等の一部を改正する法律が成立となりました。（図5-4、図5-5）。

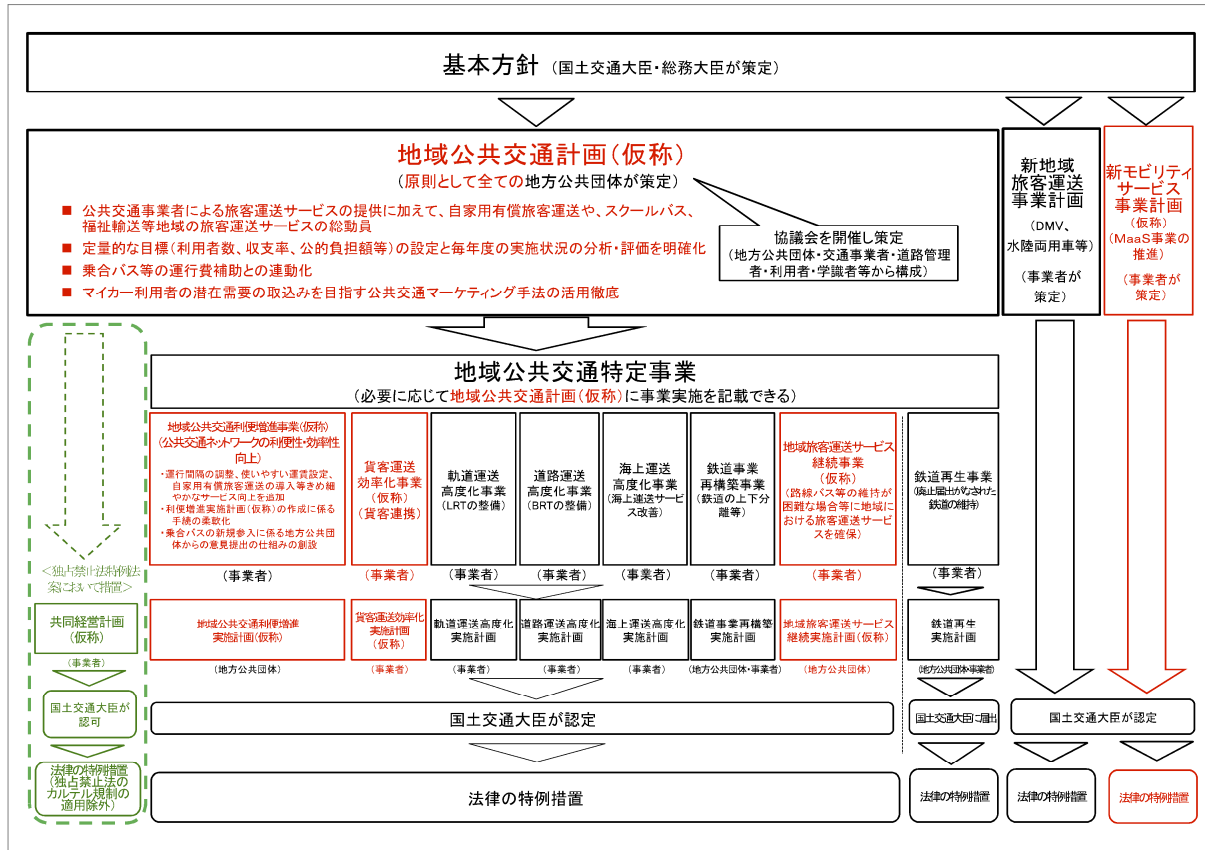
また、持続的にサービスを提供することが困難な状況にある乗合バス事業者及び地域銀行を対象に、合併や共同経営（カルテル）等の行為に対して独占禁止法を適用しない特例法案についても令和2年通常国会で成立となりました。（図5-6）。

本市においても、この動向を注視し、制度改正に対して柔軟に対応していく必要があります。



国土交通省 HP / 令和2年2月7日閣議決定

図5-4 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律案の概要



出典:国土交通省/交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめ概要

図 5-5 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム (見直しイメージ)

一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行に係る私的独占禁止法の適用除外について

目的

この法律は、一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行（地域基盤企業）のサービスの重要性に鑑み、**独占禁止法の特例について定め**、合併等又は共同経営による経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**地域基盤企業が提供するサービスを将来にわたって維持することにより、一般消費者の利益を確保**するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

1. 総則 - 特例法案の目的（上記）、特例法案の対象となる**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の定義**等を規定
2. 合併等の認可等
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の合併等には独占禁止法を適用しない旨規定**
 - 申請者による**基盤的サービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
3. 共同経営（カルテル）の認可等
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス）等の共同経営には独占禁止法を適用しない旨規定**
 - 申請者による**共同経営計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
4. 雑則・罰則 - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地銀→内閣総理大臣）、是正命令違反への罰則等を規定
5. 附則 - **10年以内に本法を廃止するものとする旨**を規定

法案審議 2020年通常国会

図 5-6 独占禁止法の適用除外について

出典: 第 32 回未来投資会議