

第5章

計画の評価・推進

- 1 評価指標と目標値の設定
- 2 制度改正等を踏まえた取組の推進
- 3 着実な計画の遂行（PDCA サイクルと OODA ループ）

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、6つの評価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+タクシー+生活交通)	2 公共交通のユニークユーザー数 (一定期間内に1回でも公共交通(路面電車、路線バス)を利用した人の数(重複利用回数を除いた数))
3 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	4 路線バスの収支率 (岡山市関連系統)
5 温室効果ガス排出量 (運輸部門)	6 公共交通に関する予算額 (鉄道・路線バス・タクシー・生活交通に関する当初予算)

(1) 方向性・施策と評価指標の関係

方向性	施策	内容	評価指標					
			1	2	3	4	5	6
1 【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	幹線・支線への系統分割等の路線再編	●	●		●	●	
	需要の小さい路線での車両小型化	支線系統の車両の小型化	●	●		●	●	
	乗り継ぎ環境の向上	乗継拠点の整備、乗継割引の実施 等	●	●		●	●	
	ダイヤ調整(団子運転の解消)	重複区間での等間隔運行 等	●	●		●	●	
	再編で生み出された余力を活用した路線の拡充	便数増強や路線の延伸 等	●	●		●	●	
	地域間幹線系統の維持	市域を跨ぐ広域路線の維持・改善	●	●		●	●	
2 【働しやすい】 労働環境・経営の改善	基幹的公共交通の強化	桃太郎線LRT化 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ 路面電車の延伸・環状化(短期区間)	●	●		●	●	
	運行の効率化による経営の安定化や人手不足への対応	路線再編やダイヤ調整 等				●	●	
	企画立案等の効率化	統合分析システムの導入 等				●	●	
	情報提供の一元化	ポータルサイト設置、窓口の統合 等	●	●		●	●	
3 【速い】 速達性の確保	運行管理システムの共通化	遠隔点呼・ロボ点呼等のDX対応、 動向管理システムの共有 等				●		
	運転手募集・研修の共同実施	運転手募集や試験の共同実施、 乗務員教育及び研修の共同実施 等				●		
4 【お手軽】 利用しやすい運賃設定	新技術等の共同研究・共同運用	自動運転技術や環境対応バス等の先進車両の導入検討 等	●	●		●	●	
	バスレーンの実効性の確保	既設レーンのカラー化等	●	●		●	●	
5 【便利・快適】 利用環境の向上	PTPSの拡充	導入区間の拡充	●	●		●	●	
	ボトルネック交差点等の改良	付加車線設置等の道路改良	●	●		●	●	
	わかりやすい運賃体系の構築	ゾーン運賃制の導入等	●	●		●	●	
6 【安心】 交通不便地域の 移動手段の確保	ICカードシステムの利便性向上と 運営の効率化	定期券のWEB購入・自動更新、オンラインチャージ、 金額式定期券の導入 等	●	●		●	●	
	乗り継ぎ割引等の導入	複数の路線・事業者・交通手段を利用する場合の 乗り継ぎ割引 等	●	●		●	●	
	高齢者・障害者の運賃割引	ハレカハーフの利用促進	●	●		●	●	
	バス路線の見える化	バス路線を方面別に見える化 等	●	●		●	●	
6	上屋・ベンチ等の設置	—	●	●		●	●	
	わかりやすい運行情報の提供	デジタルサイネージの設置、 ロケーションシステムの拡充 等	●	●		●	●	
	バリアフリー化 (駅、バス停、車両)	駅のバリアフリー化 バス停のバリアフリー化 低床車両の台数増強(先進車両含む)	●	●		●	●	
6	P&(B)R、C&(B)Rの拡充	P&R、C&R、P&BR、C&BRの拡充	●	●		●	●	
	新たな生活交通の導入 (乗合タクシーの導入等)	デマンド型乗合タクシーの導入	●	●		●	●	
6	既存の生活交通の維持・改善	御津・建部コミュニティバス、足守地区生活バスの運行改善	●	●		●	●	
	タクシーの利用環境改善	UDタクシー導入促進等	●	●		●	●	



(2) 目標値の設定

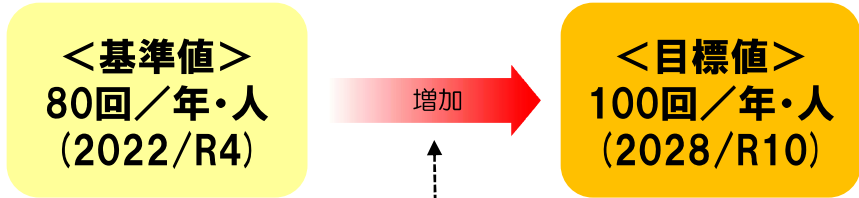
本計画における計画の目標を達成するための評価指標について、目標値を以下のとおりに設定します。

表 5-1 評価指標と目標値

	評価指標	現況	目標
★	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+タクシー+生活交通)	80回/年・人 (2022/R4)	100回/年・人 (2028/R10)
	② 公共交通のユニークユーザー数 (一定期間内に1回でも公共交通(路面電車、路線バス)を利用した人の数(重複利用回数を除いた数))	26.5万人/月 (2023/R5)	33.1万人/月 (2028/R10)
	③ 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	30.6万人 【総人口の42%】 (2020/R2)	36.1万人 【総人口の50%】 (2028/R10)
★	④ 路線バスの収支率 (岡山市関連系統)	86% (2022/R4)	100%以上 (2028/R10)
	⑤ 温室効果ガス排出量 (運輸部門)	1,112千t-CO ₂ (2020/R2)	910千t-CO ₂ (2028/R10)
★	⑥ 公共交通に関する予算額 (鉄道・路面電車・路線バス・タクシー・生活交通に関する 当初予算)	13.9億円 (R1~R5年平均)	現況より拡充 (R6~R10年平均)

★：計画に原則設定すべき標準指標（国の計画作成の手引きより）

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+タクシー+生活交通)



＜目標値設定の考え方＞

- 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・タクシー・生活交通）は、2010年度（平成22年度）から新型コロナウイルス感染症が流行する前の令和元年度まで増加傾向となっていた。
- 計画の目標値は、利用促進の継続と新たな利用者利便向上策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踏まえ、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。
- なお、目標値の「年1人あたり100回」は、全市民が公共交通を週に1往復利用した場合の回数（52週/年×2回/週=100回/年）に相当する。

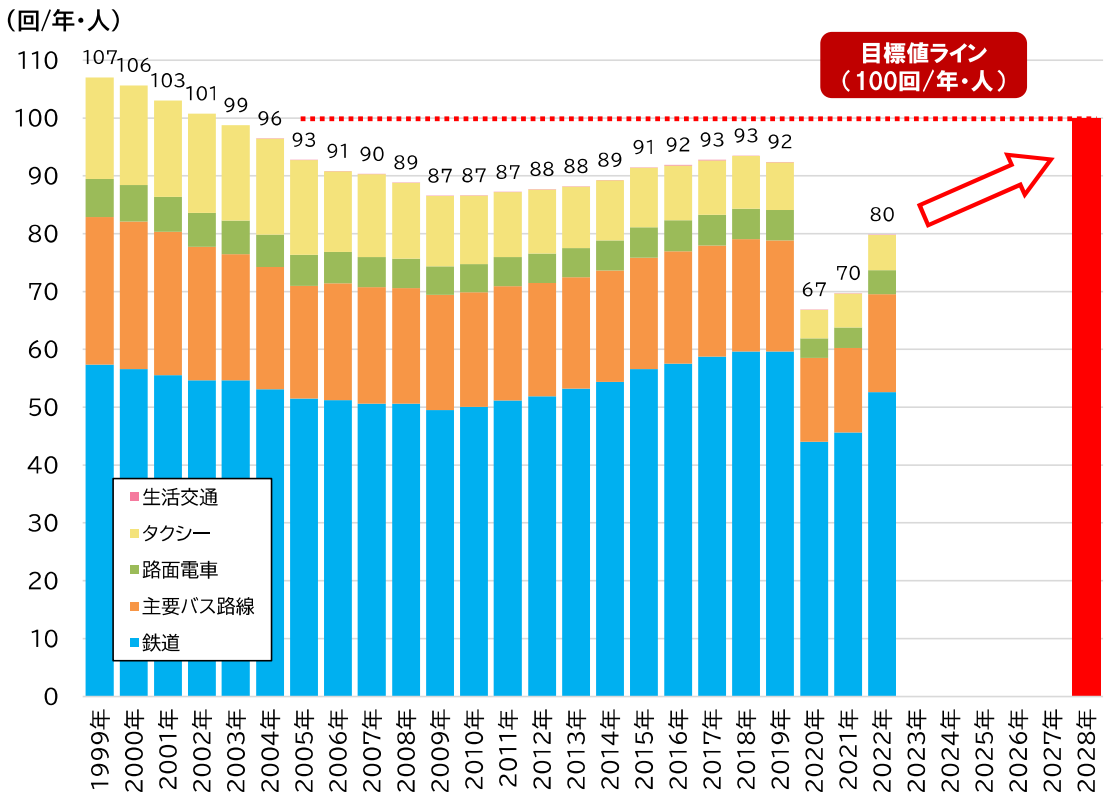
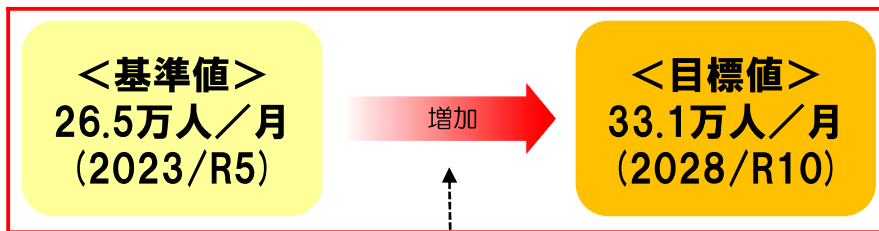


図5-1 評価指標①の推移



評価指標② 公共交通のユニークユーザー数
 (一定期間内に1回でも公共交通(路面電車、路線バス)を利用した人の数(重複利用回数を除いた数))

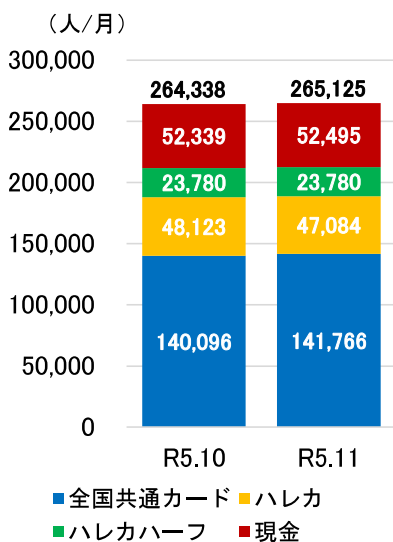
※基準値はR5.10、11の平均値
 ※現金利用はICカード利用率から割り戻して算出
 ※周辺市町の利用含む



<目標値設定の考え方>

- 公共交通の各種利便性向上策の実施により、公共交通(路面電車、路線バス)を1回でも利用した人の数の増加を図り、公共交通利用の裾野(層)を広げる。
- 計画の目標値は、過去の傾向を踏まえ、基準値の25%増とする。なお、R2からR5はコロナ禍から利用者が回復したものであるが、今後は各施策の実施により、ユニークユーザー数の増加を図る。

<基準値>



<目標値設定の考え方>

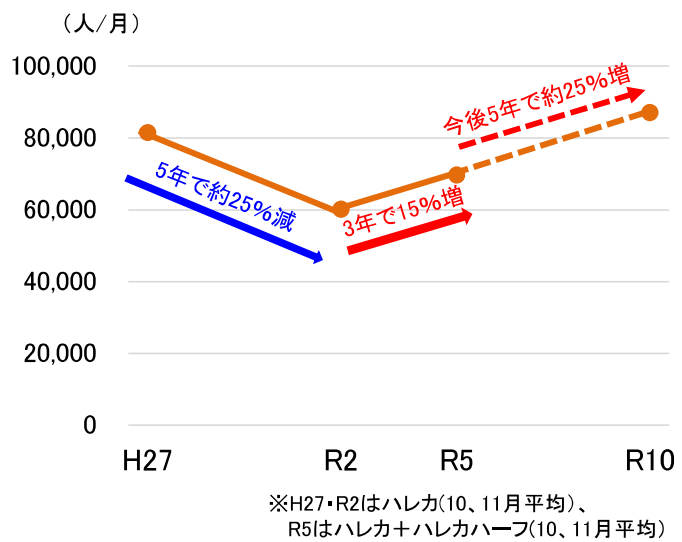
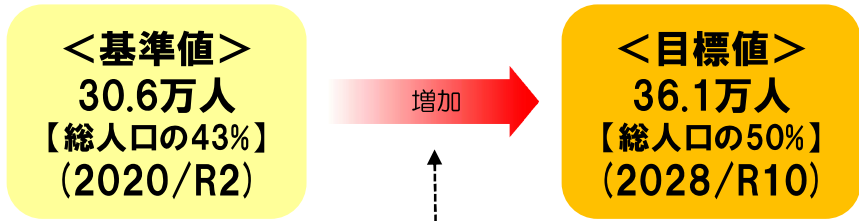


図5-2 評価指標②の推移

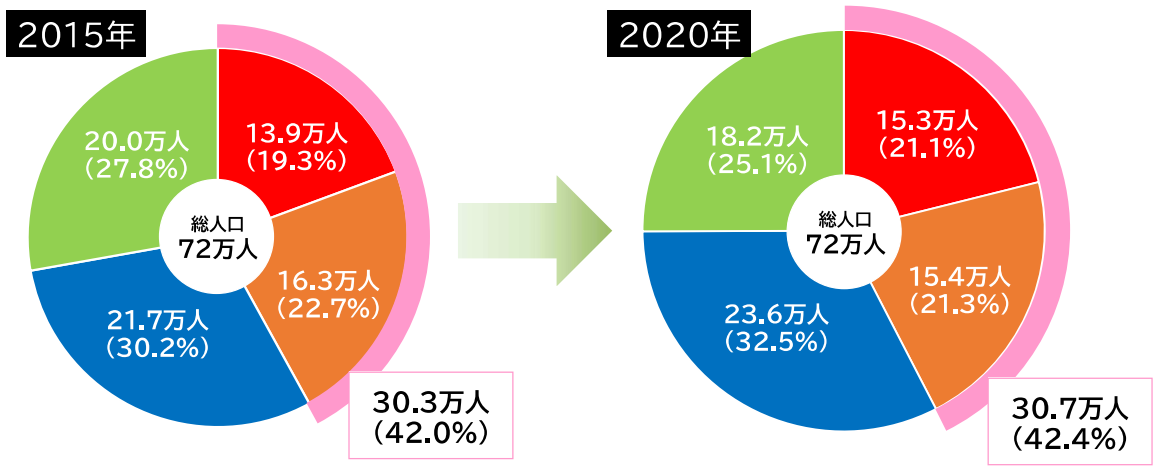
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
参考資料

評価指標 ③ 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



<目標値設定の考え方>

- 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。
- なお、本指標は、岡山市立地適正化計画においても設定しており、都市計画と公共交通計画とで「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」を推進する。



【凡例】

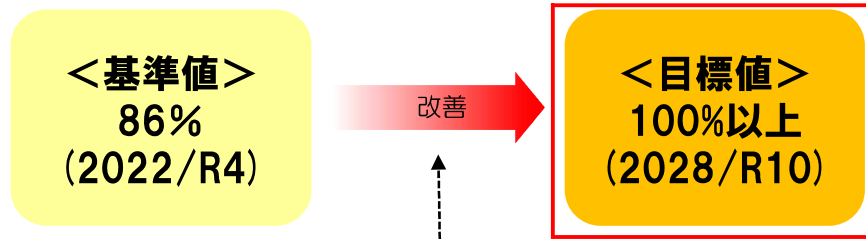
- 都心と拠点まで公共交通で30分以内
- 都心または拠点まで公共交通で30分以内
- その他公共交通アクセス圏(駅800mまたはバス停300m圏内)
- 公共交通アクセス圏外(駅800m・バス停300m圏外)
- 指標値

※公共交通とは、「鉄道・路面電車・路線バス・生活交通」を指す

図 5-3 評価指標③の推移



評価指標④ 路線バスの収支率（岡山市関連系統）



<運賃収入増が想定される主な施策>

- ・運賃割引（ハレカハーフ）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
- ・利用しやすい運賃体系の構築による利用者増
- ・利用環境向上による利用者増
 （IC 定期券のWEB 購入・自動更新、金額式定期券、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

<想定される運行経費の増減>

- ・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、支線化、車両小型化、ダイヤ調整 等）
- ・各種業務を事業者間で統合することによる経費削減
- ・運転手不足解消に向けた労働環境の改善 など

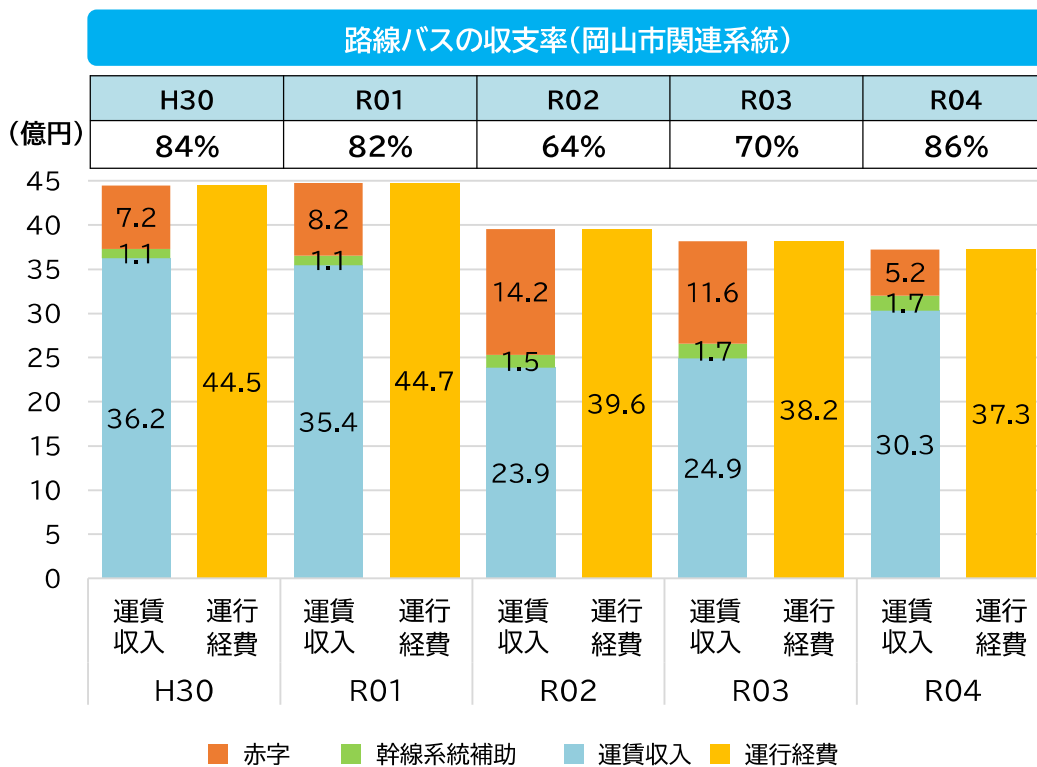
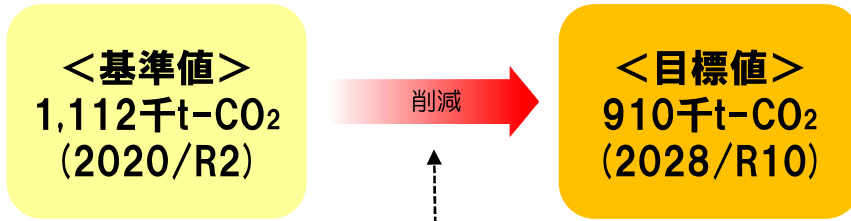


図5-4 評価指標④の推移

評価指標⑤ 温室効果ガス排出量（運輸部門）



<目標値設定の考え方>

- ・計画に位置付けた各種施策の推進により、自動車利用から公共交通利用への転換や路線バスの速達性向上、環境対応車両の導入等による温室効果ガス排出量の削減を図る。
- ・岡山市では、岡山市脱炭素ロードマップに基づき、「2050年度の温室効果ガス排出量実質ゼロ」を目指して各種施策に取り組むこととしており、運輸部門の排出量については、国の目標値を参考に、2030（令和12年）年度に86万t-CO₂にまで削減（基準年2013年比36.4%減）することを目安としている。
- ・本計画の目標値は、岡山市脱炭素ロードマップの削減量の目安を年割で2028（令和10）年度に設定し、各種施策の推進により達成を目指す。

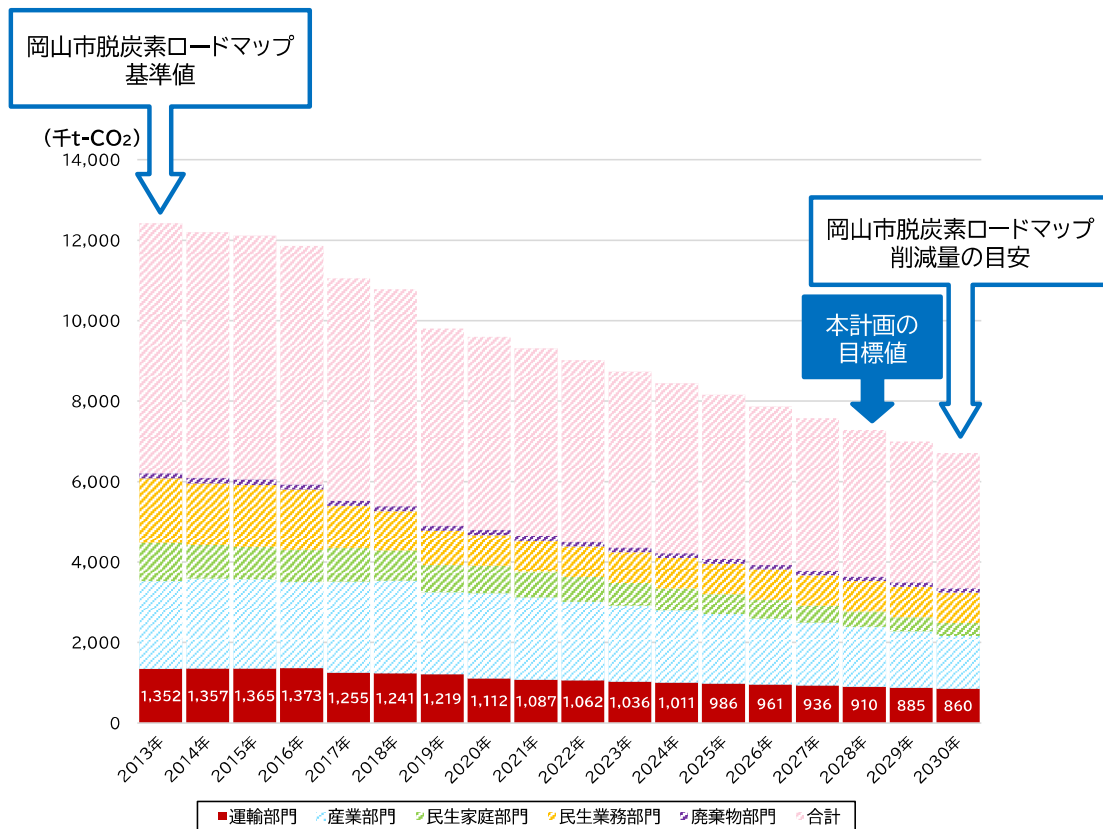
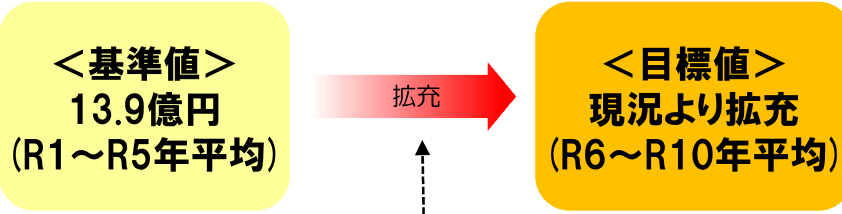


図 5-5 評価指標⑤の推移



評価指標⑥ 公共交通に関する予算額
(鉄道・路面電車・路線バス・タクシー・生活交通に関する当初予算)



- ＜本計画の推進における岡山市の役割（第3章より再掲）＞
- ・利用環境の向上及び運行業務の改善・効率化に係る施設整備、設備投資、運営等に対する支援・連携を推進
 - ・運転手確保に資する取組への支援
 - ・フィーダー交通（生活交通等）の確保
 - ・まちづくり等他分野や周辺市町との連携 など

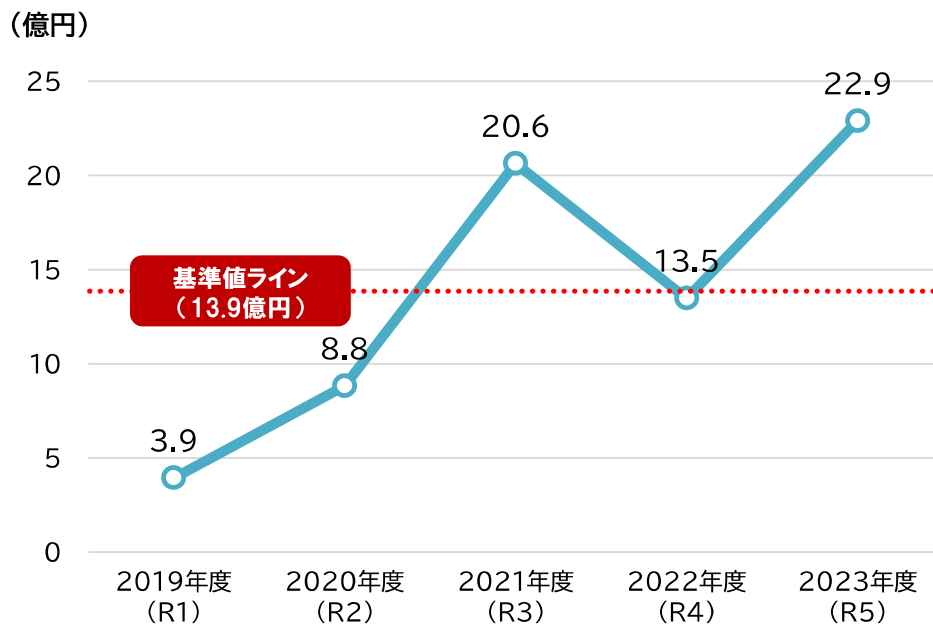


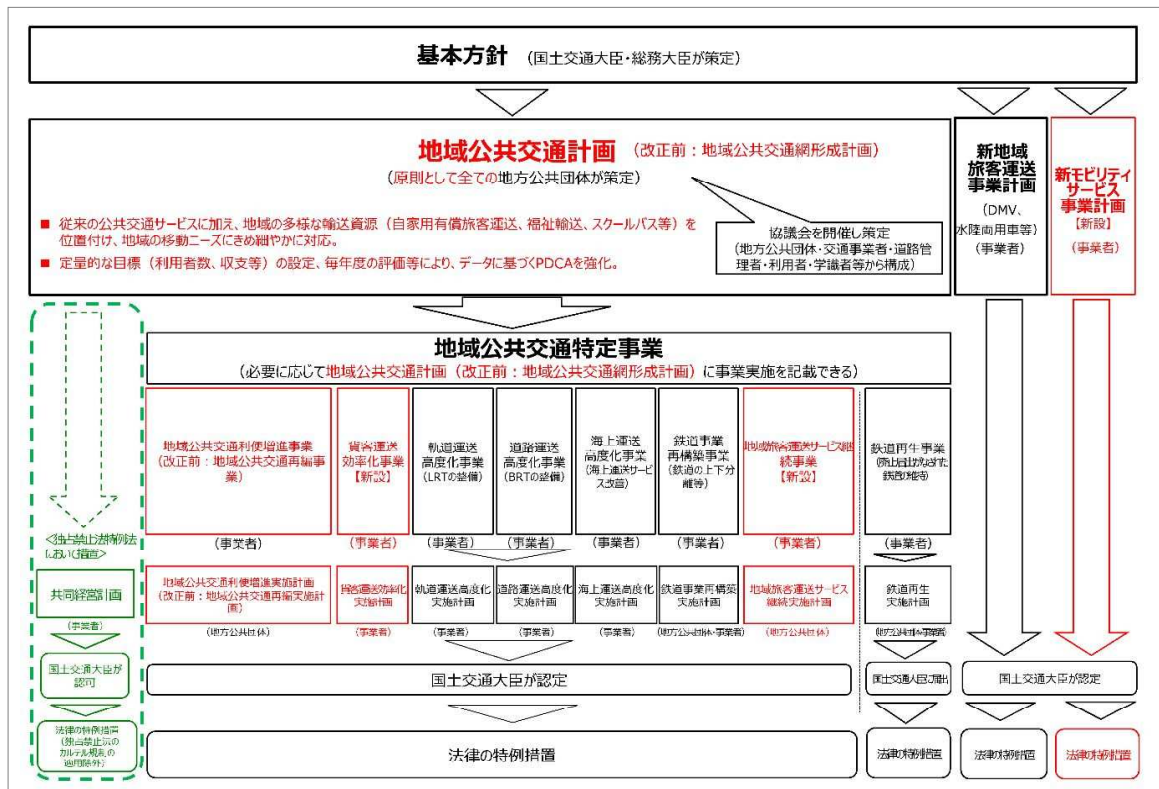
図 5-6 評価指標⑥の推移

2 制度改革等を踏まえた取組の推進

「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、地域公共交通計画（旧称：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や財源のあり方、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。

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についても令和 2 年に施行されました。

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

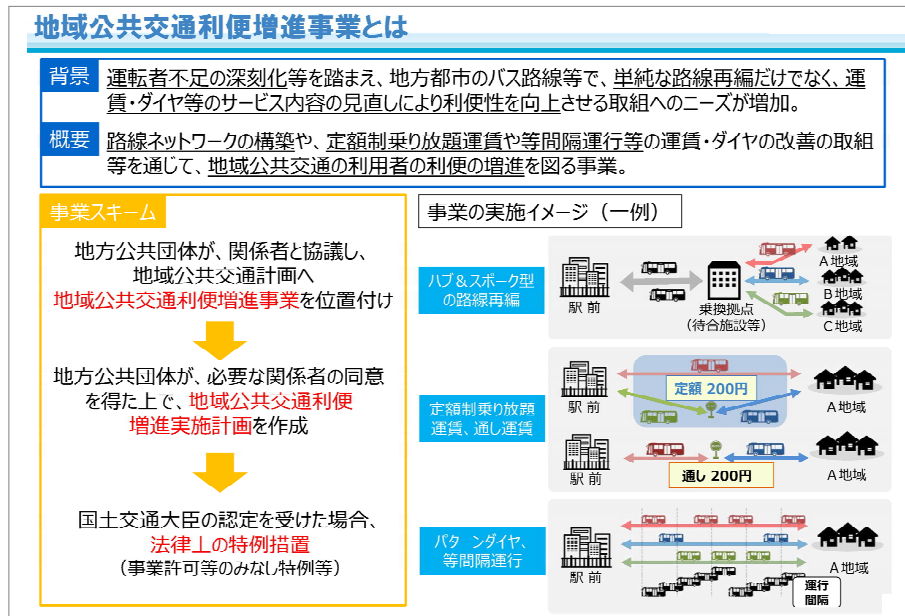


出典:国土交通省

図 5-7 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム（令和 2 年改正） ※赤字は改正・新設

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おります。

このような国等の各種財政支援の活用や周辺自治体との連携の中で、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統合等の効率化に係る施設整備、設備投資、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します。



出典:国土交通省

図5-8 地域公共交通利便増進事業について

3. ②地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

国土交通省

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と運動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初め**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 **地域公共交通特定事業**の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画

- ・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備
- ・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケーション施設・EVI/バス関連施設（充電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金交付対象事業全体の20%を目途）で、鉄道・バス車両の導入も支援
※JR九州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

- 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定**
 - 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
 - ※計画については、赤字路線であって再編協議成立（効果）等において認定及び当該事業再構築実施計画に係る路線が対象
- 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携**
 - 地方公共団体が作成するまちづくり/観光等に關する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための具体的な取組が具体的に記載されていること
- 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定**
 - ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額の目標を設定すること
- 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用**
 - 本事業に關する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

※JRに關し、「新会社が発行する事業を営むに際し、自分の間配すべき事項に關する振替」の運用を何ら変更するものではない













出典:国土交通省

図5-9 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 着実な計画の遂行（PDCA サイクルと OODA ループ）

地域公共交通計画を策定後、速やかに実施計画（地域公共交通利便増進実施計画など）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、協議会を中心としたガバナンス強化により、交通事業者各社独自の取組やダイヤ改正等の情報共有、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、定期的に分科会・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。

さらに、パンデミックや大規模自然災害、物価高騰など先行きの見えない経済情勢、多様化する市民ニーズなど、現代はVUCA時代（Volatility：変動性、Uncertainty：不確実性、Complexity：複雑性、Ambiguity：曖昧性）に突入しており、物事の激しい変化や予測不可能な事態に対して、迅速かつ柔軟に対応できる能力（ダイナミックケイパビリティ）が必要とされています。そのため、計画の進捗管理としてのPDCA サイクルに加え、状況の変化に対して迅速かつ適切に意思決定することを重視する「OODA（ウーダ）ループ」を用いた評価を行います。

OODA ループは、観察（Observe）、状況判断（Orient）、意思決定（Decide）、実行（Act）の4つのフェーズを繰り返して運用し、迅速な意思決定や行動を促すためのフレームワークです。様々なデータを可視化する統合分析システム（P57）を官民で共有し、分科会を中心としたOODA ループによる評価・見直しが可能となる体制を構築します。

また、各施策の実施にあたっては、施策内容や効果について積極的に情報発信を行うとともに、利用者、市民の意見を把握し、関係市町とも連携して、不断の見直しを図ります。

