

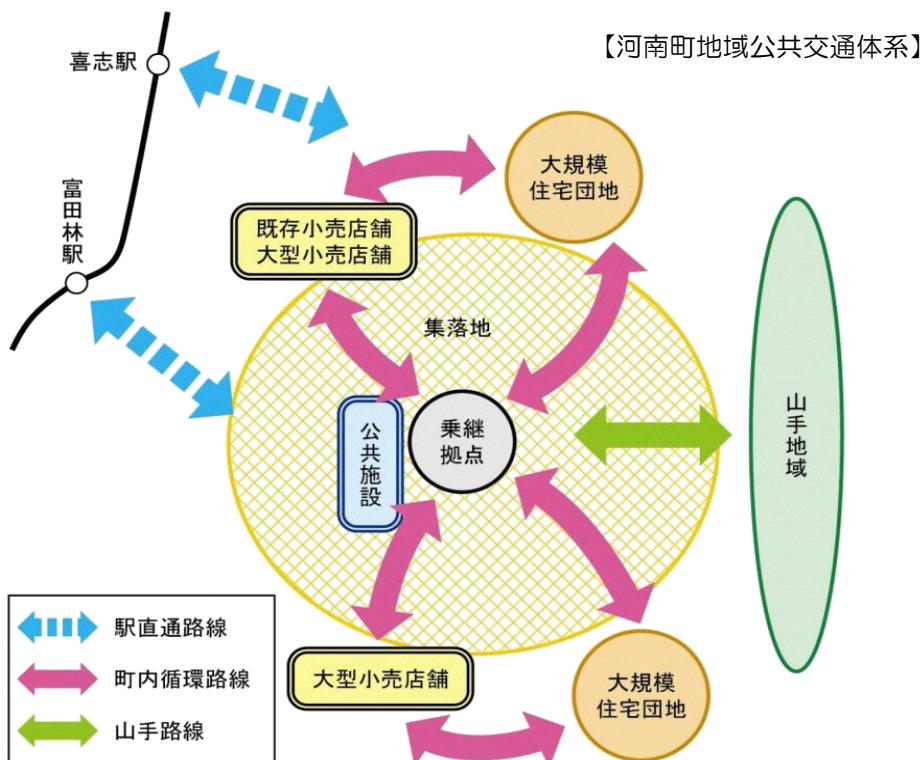
# 河南町地域公共交通の評価について

## 1. 河南町が目指す地域公共交通

【平成 29 年度 第 2 回検討会議】

- ◇河南町のクルマ依存の地域構造を大胆に変革する。
- ◇骨格である金剛バスと地域内交通を連携する交通システムの構築
- ◇高齢化、少子化社会を活性化し豊かな河南町を創る自前の交通を持つ
- ◇河南町の将来とも持続できる交通システムの構築

- 河南町の地域公共交通体系は、住宅の立地状況や需要、目的などに応じた適切なサービスの提供
  - ・各区域と鉄道駅を結ぶ「駅直通路線（路線バス）」
  - ・大規模住宅団地や集落地などと町内の商業施設や病院、公共施設などを移動する「町内循環路線（町内循環バス）」
- 「町内循環路線（町内循環バス）」では対応していくことが困難な区域（山手地域など）へは、福祉・高齢者施策としての交通システムなどの総合的な施策展開により対応していくことが必要



「カナちゃんバス（町内循環路線）」と「やまなみタクシー（山手路線）」を一つの交通システムとして位置づける

## 2. 事業評価の検討

### (1) 事業評価の進め方（PDCAサイクル）

河南町地域公共交通の運行に対し、社会情勢の変化や利用者の動向などに対し、チェック及び見直しなどPDCAを実施する。

社会情勢の変化や利用者の動向に対し、地域公共交通の運行継続についてを評価し、利用者ニーズに応じた改善等が必要かの判断を行うため、PDCAを実施する。

運行継続の目標を設定（Plan）し、交通事業者により運行（Do）し、目標の達成状況について評価（Check）し、評価結果をふまえ、廃止、中止、運行継続のための見直しなど（Action）を行う。

#### 【PDCAサイクルの概念】



#### 【評価実施体制】

河南町地域公共交通評価会議

## (2) 事業評価

### ① 評価項目

【平成 29 年度 第 2 回検討会議】

地域公共交通を適性に継続していくためには、「社会システム」、「交通システム」、「地域が支える交通体系」を 3 本柱として評価する。

#### ■ 社会システム面の評価

個別の運行による利用者の利便性向上による評価に加え、河南町全体から見た公共交通の総合的な評価によって決まる。当初設定した運行目的との関連から定性的な評価を行う。

##### ● まちの活性化を担う交通体系

住民が移動しやすい交通体系の確立においては、中心市街地や大型商業施設のアクセス手段として、また、大型商業施設、道の駅などと連携し、まちなかの賑わいを創出・活性化を担う交通体系を確立する。

河南町の活性化を担う交通システムとなっているか

##### ● 住民が利用しやすい交通体系

自動車の運転ができない高齢者や子どもなど交通弱者と呼ばれる方をはじめとして、住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保する。

住民が利用しやすい交通システムとなっているか

##### ● 効率的で連携した交通体系（公共交通ネットワークの充実）

各交通システムにおける役割を明確にして交通システムの一体化、連携を行い効率的な交通体系を確立する。

効率的な交通ネットワークになっているか

##### ● 需要に見合った効率的な交通体系

利用状況や地域の実情を加味しながら、需要希望の多い運行日、運行路線などを厳選するなどの改善を図り、効果的・効率的な交通システムを目指す。

将来的にも需要に見合った効率的システムとなっているか

##### ● 適正な土地利用への誘導を支援する交通体系

河南町は大規模な住宅団地と市街地、山手地域が存在している。近年、少子高齢化などの社会問題により、まちの活性化が課題となっている。このため、北部と南部の大規模住宅団地と市街地、山手地域のアクセスを確保し、適正な土地利用への誘導を支援する交通システムを目指す。

河南町の適切な土地利用を支援する交通システムになっているか

## ■交通システム面の評価

評価基準は現行の運行状況と河南町全体から設定する

【現行運行から見た評価基準の設定（定量的評価）】

評価項目	評価基準	
費用効率面	収支率 (運行経費に対する運賃収入割合)	10%~15%以上 → 継続
利用状況面	1日当たりの利用者数	40人/日以上 → 継続
	バス停、停留場利用者数	0人 → 見直し・休止
	満足度	50%以上
	利便度	→ 継続

## ■地域が支える交通体系

### ●地域が支える

少子高齢化社会など、公共交通の存続が課題となっている中、地域や住民が協働して支える持続可能性の観点から、町の財政負担の効率化を図りながら、サービス水準の維持または向上を目指す。

住民が負担に耐えるシステムか（町の財政負担に耐えられるか）

「社会システム面」、「交通システム面」、「地域が支える交通体系」を3本柱とし評価を行う。

(3) 評価指標

評価項目		評価指標	目標値	計測方法	評価方法	実証運行3年目 (H30.2~H31.1)	本格運行1年目 (H31.2~R2.1)	本格運行2年目 (R2.2~R3.1)	本格運行3年目 (R3.2~R4.1)	本格運行4年目 (R4.2~R5.1)
社会システム面	まちの活性化を担う交通体系	スーパーなどの行きやすさ割合	50%以上 →継続	利用者における割合	利用者アンケート調査により確認(第1回:H28.9)	83%	—	—	—	—
	住民が利用しやすい交通体系	地域公共交通の利便度	50%未満 →見直し・休止			89%	—	—	—	—
	効率的で連携した交通体系	乗継割合 (カナちゃんバス・やまなみタクシー)	20%以上 →継続 20%未満 →見直し・休止	利用者の乗り継ぎ割合	利用者記録集計表により確認	18.5%	21.4%	23.0%	20.9%	22.6%
	需要に見合った効率的な交通体系	利用有無別の運行の肯定・否定割合	50%以上 →継続 50%未満 →見直し・休止	利用の有無別における割合	住民アンケート調査により確認(第1回:H28.9)	利用あり:90% 利用なし:78%	—	—	—	—
	適正な土地利用への誘導を支援する交通体系	スーパーなどの行きやすさ割合(再掲)	50%以上 →継続 50%未満 →見直し・休止	利用者における割合	利用者アンケート調査により確認(第1回:H28.9)	83%	—	—	—	—
交通システム面	費用効率	収支率	10%~15%以上 →継続 10%未満 →見直し・休止	運行経費に対する運賃収入の割合 (運賃収入/運行経費)	運行経費・運賃収入を確認	12.6%	13.6%	11.8%	13.2%	14.8%
	利用状況	1日当たりの利用者数 (カナちゃんバス+やまなみタクシー)	40人以上 →継続 40人未満 →見直し・休止	利用者数の情報	利用者記録集計表により確認	126.8人/日	136.3人/日	115.3人/日	133.9人/日	144.6人/日
		1日当たりのバス停・停留所利用者数	0人 →見直し・休止			なし	なし	なし	なし	なし
		地域公共交通の満足度	50%以上 →継続	利用者における割合	利用者アンケート調査により確認(第1回:H28.9)	80%	—	—	—	—
	地域公共交通の利便度 (再掲)	50%未満 →見直し・休止	89%			—	—	—	—	
情報提供	地域公共交通の認知度		住民における認知度	住民アンケート調査により確認						