

## 望ましいサービスレベル、数値目標・評価方法等の考え方（例示）

### （1）サービスレベルの設定イメージ

運行ダイヤ別の利用イメージ例と見比べながら、立山町に求めるサービスレベル（片道）を検討します。

表 サービスレベル設定イメージ

運行回数の例	利用のイメージ																																																								
<p><b>レベル①</b> 約 20 本/日～ 朝夕 3 本/時、 ほか 2 本/時程度 最大 30 分程度の待ち時間</p> <table border="1"> <tr><td>6</td><td>56</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>26</td><td>46</td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>6</td><td>26</td><td>46</td></tr> <tr><td>9</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>1</td><td>21</td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>1</td><td>25</td><td>56</td></tr> </table>	6	56			7	26	46		8	6	26	46	9	21			10	1	31		11	1	31		12	1	31		13	1	31		14	1	31		15	1	31		16	1	31		17	1	31		18	1	21		19	1	25	56	<p>利用者はダイヤに合わせて行動する必要がありますが、比較的待ち時間は短くなっています。</p>
6	56																																																								
7	26	46																																																							
8	6	26	46																																																						
9	21																																																								
10	1	31																																																							
11	1	31																																																							
12	1	31																																																							
13	1	31																																																							
14	1	31																																																							
15	1	31																																																							
16	1	31																																																							
17	1	31																																																							
18	1	21																																																							
19	1	25	56																																																						
<p><b>レベル②</b> 約 15～20 本/日 朝夕 2 本/時、 ほか 1 本/時程度</p> <table border="1"> <tr><td>6</td><td>56</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>26</td><td>46</td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>6</td><td>26</td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>1</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>1</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>1</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>1</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>1</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>1</td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>1</td><td></td><td></td></tr> </table>	6	56			7	26	46		8	6	26		9	21			10	1	31		11	1			12	1			13	1			14	1			15	1			16	1	31		17	1	31		18	1	31		19	1			<p>一定程度の待ち時間が生じますが、朝夕は比較的待ち時間は短くなっています。</p>
6	56																																																								
7	26	46																																																							
8	6	26																																																							
9	21																																																								
10	1	31																																																							
11	1																																																								
12	1																																																								
13	1																																																								
14	1																																																								
15	1																																																								
16	1	31																																																							
17	1	31																																																							
18	1	31																																																							
19	1																																																								
<p><b>レベル③</b> 約 10～15 本/日 終日 1～2 本/時程度 最大 1 時間程度の待ち時間</p> <table border="1"> <tr><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>23</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>5</td><td>43</td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>37</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>27</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>27</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>9</td><td>41</td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>21</td><td></td><td></td></tr> </table>	6				7	23			8	5	43		9	37			10	21			11	21			12	27			13	21			14	21			15	27			16	21			17	21			18	9	41		19	21			<p>一定の待ち時間が生じるため、利用者はダイヤに合わせて行動する必要があります。</p>
6																																																									
7	23																																																								
8	5	43																																																							
9	37																																																								
10	21																																																								
11	21																																																								
12	27																																																								
13	21																																																								
14	21																																																								
15	27																																																								
16	21																																																								
17	21																																																								
18	9	41																																																							
19	21																																																								
<p><b>レベル④</b> 約 5～10 本/日 概ね 1 本/時 2 時間空く時間帯あり</p> <table border="1"> <tr><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>5</td><td>58</td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>50</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>19</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>25</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>55</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>45</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>14</td><td>47</td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	6				7	5	58		8	50			9	19			10	25			11				12				13				14				15	55			16	45			17	14	47		18				19				<p>待ち時間が長くなる可能性が高く、終発も早いため、利用者はダイヤに合わせた計画を立てて行動する必要があります。</p>
6																																																									
7	5	58																																																							
8	50																																																								
9	19																																																								
10	25																																																								
11																																																									
12																																																									
13																																																									
14																																																									
15	55																																																								
16	45																																																								
17	14	47																																																							
18																																																									
19																																																									
<p><b>レベル⑤</b> 4 本/日以下 1 本/3～4 時間 3 時間空く時間帯あり</p> <table border="1"> <tr><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>5</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>25</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>55</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>14</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	6				7	5			8				9				10	25			11				12				13				14				15	55			16				17	14			18				19				<p>乗り遅れると 3 時間以上待つ場合もあります。ダイヤに合う外出目的が限られます。</p>
6																																																									
7	5																																																								
8																																																									
9																																																									
10	25																																																								
11																																																									
12																																																									
13																																																									
14																																																									
15	55																																																								
16																																																									
17	14																																																								
18																																																									
19																																																									

表 現状のサービスレベル

区分	路線	レベル (現状)	R7 平日 運行本数 (本) <sup>※1</sup>	R5 年間 利用者数 a (人)	R5 1便当 たり利用者 数(人/便)	R5 収支額 b <sup>※2</sup> (千円)	R5 1人当たりの 収支額 <sup>※3</sup> b/a(円/人)
域間交通	地鉄電車 本線 <sup>※4</sup>	①	61 <sup>※5</sup>	4,022,000	—	△639,634	△159
	地鉄電車 立山線 <sup>※4</sup>	①	25	500,000	—	△218,243	△436
	地鉄電車 不二越・上滝線 <sup>※4</sup>	①	25	777,000	—	△133,402	△172
	地鉄バス 五百石線	②	18	205,469	17.1	△7,239	△35
地域連絡交通・ 地域内交通	町営バス 芦峯寺線	③	11	3,341	0.5	△3,074	△920
	町営バス 伊勢屋線	④	5.5	3,085	1.0	△10,162	△3,294
	町営バス 吉峰線	④	5	5,141	1.8	△6,821	△1,327
	町営バス 利田・大森線	④	5	2,734	1.1	△13,894	△5,082
	町営バス 新川・下段線	⑤	3.5	4,061	2.8	△7,646	△1,883
	町営バス 北部循環線	⑤	0.5	2,965	6.1	△1,624	△548
	地鉄バス 大森線	⑤	1	8,117	16.7	—	—
	地鉄バス 蔵本団地線	⑤	1	13,079	26.9	—	—

※1 運行本数は、平日運行本数上下合計を2で除した値。地鉄電車は夏ダイヤ。

※2 収支額は、営業収益(運賃等)から営業費用(運行経費等)を差し引いたもので補助金は含まない。町営バスの収支額は、全体を各路線の年間運行距離で按分。

※3 1人当たりの収支額についてマイナスが大きい場合、タクシー補助等への事業転換が考えられるが本町のタクシー台数(容量)やピーク時への対応等に留意する必要がある。

※4 地鉄電車の年間利用者数及び収支額は、本線は電鉄富山～宇奈月温泉、立山線は寺田～立山、不二越上滝線は稲荷町～岩峯寺の区間で算出。

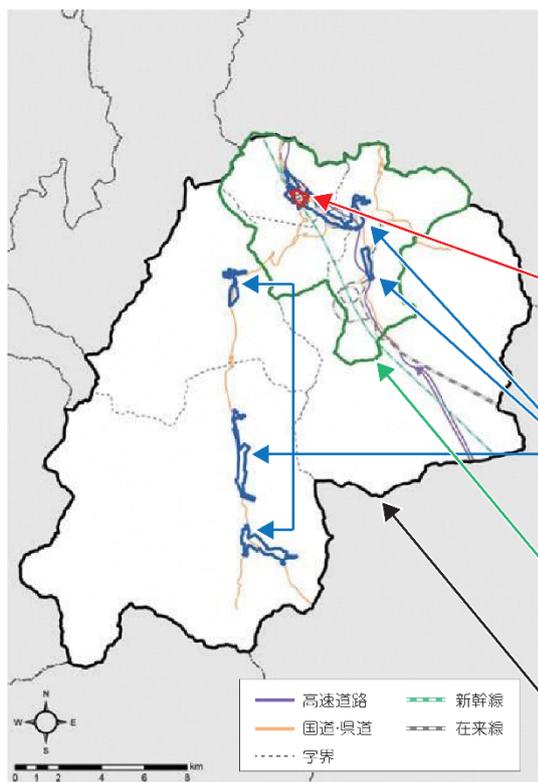
※5 寺田駅発運行本数。

## ■サービスレベル設定の例その1（湯沢町地域移動環境計画）

### 5.2.2 サービスレベルの設定

- 以下の図のように、町内を「湯沢町立地適正化計画」による区域及び観光施設の状況から「4つのエリア」に区分し、それぞれに必要なサービス水準を設定します。
- 運行頻度については、路線バスを都市拠点で30分に1本以上、その他のエリアにおいて1時間に1本以上確保することを目指します。
- 居住地等から停留所までの距離については、市街地では150m以内、その他のエリアにおいては300m以内を目指します。
- 郊外では、フリー乗降等で居住地等と乗降場所が近くなるように検討を行います。

交通サービス エリア区分（案）



出典：政府統計の総合窓口（e-Stat）（<https://www.e-stat.go.jp>）「県界データ」を加工して作成

地域輸送サービスの供給サービス水準

エリア	定時定路線 運行間隔	居住地等から 停留所までの距離	その他 地域輸送サービス
町中心部	30分 に1本	150m以内 (徒歩3分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩500m以内
居住誘導・ 観光集積 地区	30～60分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩1000m以内
都市計画 区域内	60分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能
その他 町内	120分 に1本	300m以内 (徒歩5分程度)	左記またはタクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能

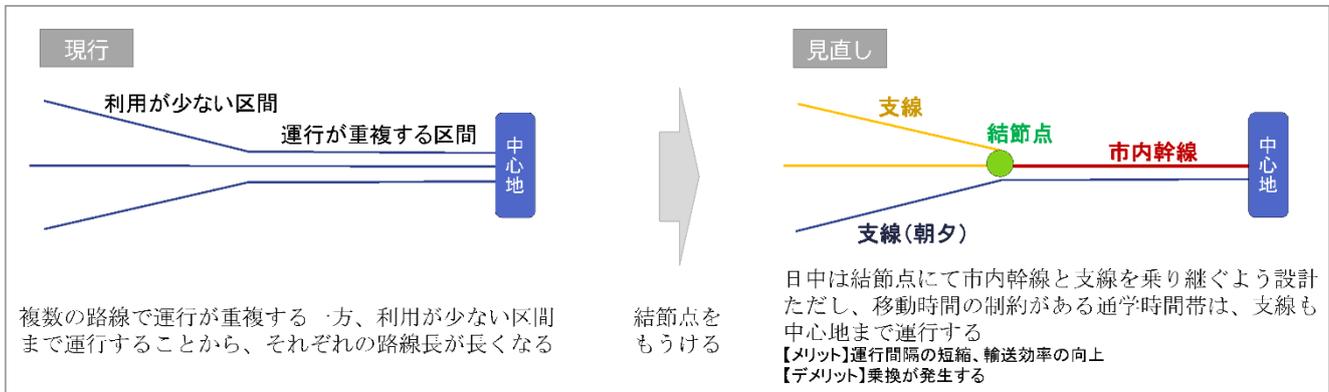
図 湯沢町における移動サービスのサービスレベルの設定

■サービスレベル設定の例その2(千曲市地域公共交通計画)

図表 53 市内幹線・支線等の主な役割と改善の方向性

区分	主な役割	改善の方向性
市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「屋代駅周辺地区」「稲荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」の都市拠点間の移動を担う</li> <li>・沿線上の日常生活に必要な主要な目的地（医療施設・商業施設・交通結節点等）への移動を担う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行の頻度を増やす等、実用性のある帰り便がある状態をつくる（<u>1時間程度の間隔の運行を目指す</u>）</li> </ul>
支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に必要な主要な目的地（医療施設・商業施設・交通結節点等）への移動を担う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内幹線と重複する運行経路の見直し等により、運行の頻度を増やす等、実用性のある帰り便がある状態をつくる</li> <li>・通学・通勤対応のため朝夕の広域幹線との交通結節点までの速達性を向上させる</li> <li>・令和7（2025）年まで実施する「デマンド型乗合タクシー」実証運行の結果を踏まえ、適切な運行形態へ再編する</li> </ul>

図表 54 市内幹線・支線におけるゾーンバスシステムの考え方



## (2) 数値目標及び評価・検証の設定

### ■数値指標の例（地域公共交通計画等の作成と運用の手引き）

「標準指標」は基本的に全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定します。

#### ■標準指標

「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標は原則設定する必要があります。

#### ■推奨指標

「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通事業との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定します。

#### ■選択指標

地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定します。

※アウトプット： 事業・施策によって生み出される結果   アウトカム： 利用者・事業者が受ける直接的な効果

目標例	数値指標例	区分	性質	交通施策との 関連性が高い	住民目線でわ かりやすい	計測に伴う 調査・分析の 負担が小さい
地域公共交通 利用者数の維持・確保	地域公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通の利用頻度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	アウトカム	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	アウトカム	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	アウトカム	○	○	
利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	アウトカム	○	○		
事業効率の 改善	地域公共交通の収支率（もしくは収支差）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	標準	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に係る収益	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	アウトプット	○	○	
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	アウトプット	○		
おてかけ機会の 確保	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	アウトカム		○	
	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	アウトプット	○	○	○
	高齢者の外出回数	選択	アウトカム		○	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	アウトプット		○	
	地域公共交通のカバレッジ率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	アウトプット	○	○	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	アウトプット		○	○
	運行回数	推奨	アウトプット	○		○
既存サービスの 高度化（情報化）	地域全体の公共交通延長	推奨	アウトプット	○		○
	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	アウトプット	○	○	○
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	アウトプット	○	○	○
まちの にぎわい創出	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	アウトプット	○	○	○
	市区町村や市町村内特定地区・施設の来訪者数	選択	アウトカム		○	
観光振興	市区町村内特定地区・施設最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択	アウトカム		○	
	観光地最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	○	○	○
環境負荷の 軽減	企画乗車船券等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に起因するCO2排出量の削減	推奨	アウトカム		○	
	自家用車分担率の縮小	推奨	アウトカム		○	
	渋滞の削減	選択	アウトカム		○	
安全確保	EVバス等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
	免許返納者数の拡大	選択	アウトカム		○	○
人口規模の 維持	公共交通の沿線人口	選択	アウトカム		○	○
系統間での 円滑な接続の 確保	系統間の接続便数・接続率	選択	アウトプット	○	○	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	系統間の乗継ぎに係る平均待ち時間	選択	アウトプット	○	○	

資料)地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(R5.10)

## ■数値指標の例（アップデートガイドンス Ver1.0 より）

施策の進捗・効果を説明しやすい10のKPIを紹介します。立山町の方向性（案）に照らし合わせつつ数値指標を設定する必要があります。

表 3つの観点でのKPIの設定方法（例）

ガイドンス 観点の例	KPI (評価スパン)	現状値 【計測時点】	配慮事項	参考)立山町の方向性(案) との関連
①公共交通軸と 拠点の充実・保証	各公共交通軸の運行頻度・回数(短期※1)	52本/日(平日) 48本/日(休日) 【令和6年7月時点】	運行頻度維持のためには経費が必要	方向性1「暮らし」や「交流」を支える公共交通
	公共交通軸の利用者総数(短期)	1,288人/日 【令和5年度】	公共交通軸を利用した外出を増やす取組が必要	方向性1「暮らし」や「交流」を支える公共交通
	公共交通分担率(中長期※1)	8.9% 【令和2年】	国勢調査5年での評価調査公表まで時間を要す	方向性2「効率的」「持続的に」運営される公共交通
②移動制約者の足の確保	一定時間内に公共交通で買い物・通学できる高齢者、こどもの割合(短期)	38.5%(高齢者) 56.3%(子ども) 【令和6年7月時点】	サービス向上には経費が必要	方向性1「暮らし」や「交流」を支える公共交通
	高齢者、こどもの公共交通の利用回数(短期)	188人(高齢者) 165人(子ども) 【令和5年度】	数値の把握が難しい	方向性1「暮らし」や「交流」を支える公共交通 方向性4「わたしたち」が育てる公共交通
	高齢者、こどもの1日平均の移動回数(中長期)	0.5回/日(高齢者) 1.2回/日(子ども) 【令和6年】	ターゲットを高齢者、こどもに定め外出を増やす取組が必要	方向性1「暮らし」や「交流」を支える公共交通 方向性4「わたしたち」が育てる公共交通
③持続可能性・実現可能性の確保	公共交通の収支(短期)	▲43,221千円 【令和5年度】	サービス低下とにならないよう配慮が必要	方向性2「効率的」「持続的に」運営される公共交通
	公共交通の利用者総数(短期)	1,988人/日 【令和5年度】	利用者を増やす取組との連携が必要	方向性2「効率的」「持続的に」運営される公共交通 方向性4「わたしたち」が育てる公共交通
	公共交通に従事する運転者数(短期)	295人 【令和6年度】	交通事業者からの報告が必要	方向性2「効率的」「持続的に」運営される公共交通 (運転士確保に向けた支援)
	住民等の公共交通に対する満足度・認知度(中長期)	3.3ポイント (最大値5.0ポイント) 【令和6年】	住民等へのアンケート調査が必要	方向性1「暮らし」や「交流」を支える公共交通
④その他 ※2	五百石駅の乗降人数(短期)	710人/日 【令和5年度】	利用を増やす取組との連携が必要	方向性3「まちづくり」とともに活性化する公共交通
	観光入込客数(短期)	1,259千人 【令和5年】	公共交通でのアクセスと連携が必要	方向性3「まちづくり」とともに活性化する公共交通
	駅周辺イベントの開催数(短期)	—	公共交通でのアクセスと連携が必要	方向性3「まちづくり」とともに活性化する公共交通
	交通イベント・会議参加者数(短期)	—	公共交通の利用者数と併せて評価する必要	方向性4「わたしたち」が育てる公共交通

資料) 地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」概要版 (R7.3)

※1 数か月～1年単位、中期1年～計画期間内

※2 ④その他はガイドンスの項目に追加。

## ■進捗管理、評価の例

地域公共交通計画を実行・推進するには、施策の実施状況(A)や計画の達成状況(B)をモニタリング・評価し、改善や見直しを図るPDCAサイクルに基づき進捗管理を行うことが必要です。

モニタリング・評価は、毎年度実施し、国に報告する必要があります。

計画期間5年及び1年ごとのPDCA（イメージ）

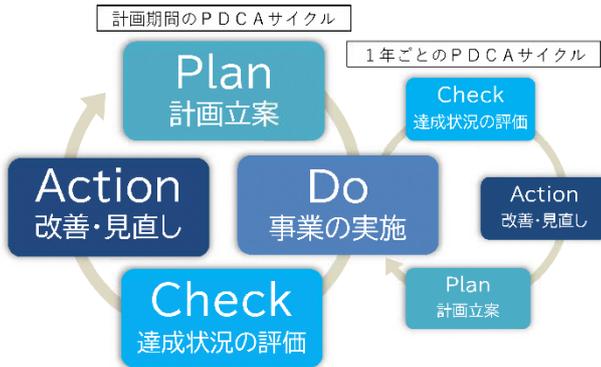


表 計画期間5年及び1年ごとのPDCA

	計画期間のPDCA	1年ごとのPDCA
P（計画）	地域公共交通計画の策定	各路線の運行計画、利用促進策、個別事業の実施計画策定
D（実施）	計画に基づく各種事業の実施	各路線の運行、個別事業の実施
C（評価）	事業実施による目標指標の評価	運行状況、利用状況の評価 事業実施効果の評価
A（改善）	地域公共交通計画の見直しの検討	運行計画、利用促進策、個別事業計画の見直しの検討

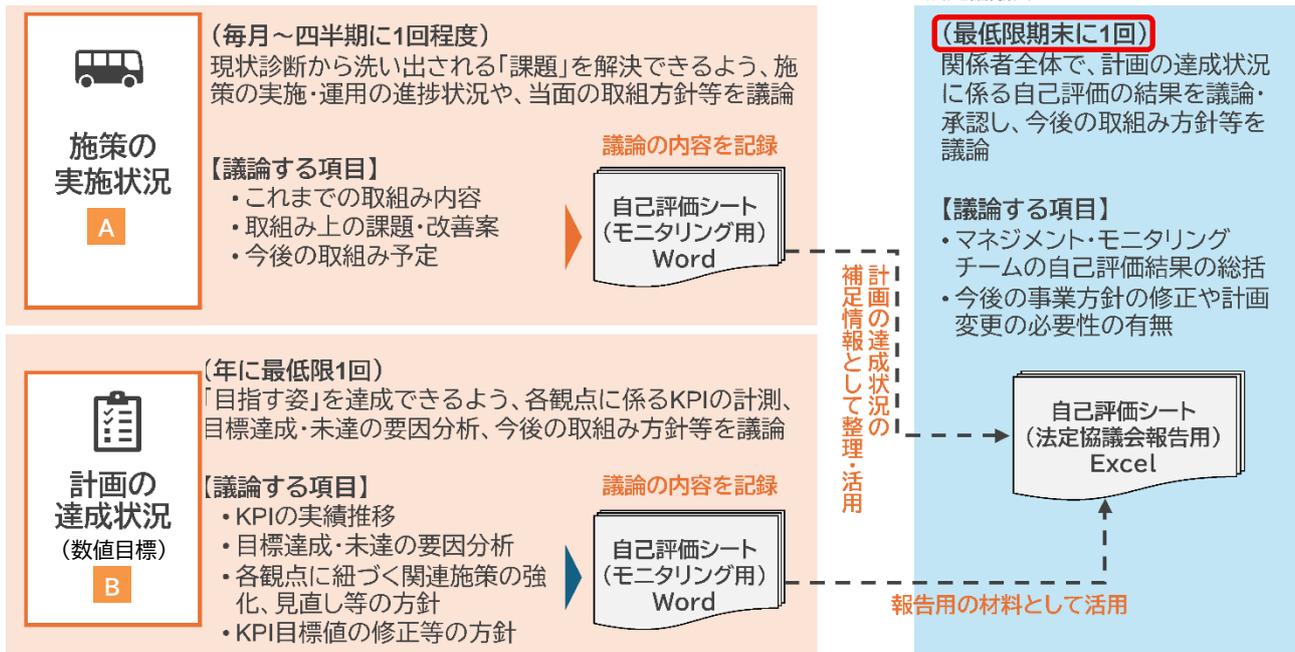
モニタリング回数別の議論進捗と各種負担の関係

モニタリング回数	事業改善の議論	委員の参加負担	開催費用・事務負担	備考
年に12回（月1回）	◎非常に進む	-大きい	-年1回の12倍	
年に4回（四半期）	○進む	△やや大きい	△年1回の4倍	複数回開催推奨
年に2回	△やや進む	○やや小さい	○年1回の2倍	
年に1回	-議論可能	◎小さい	◎年1回のみで負担は小さい	年に1回開催義務あり

モニタリング・評価及び報告の流れ（例）

マネジメント・モニタリングチーム(交通事業者、事務局など)

法定協議会



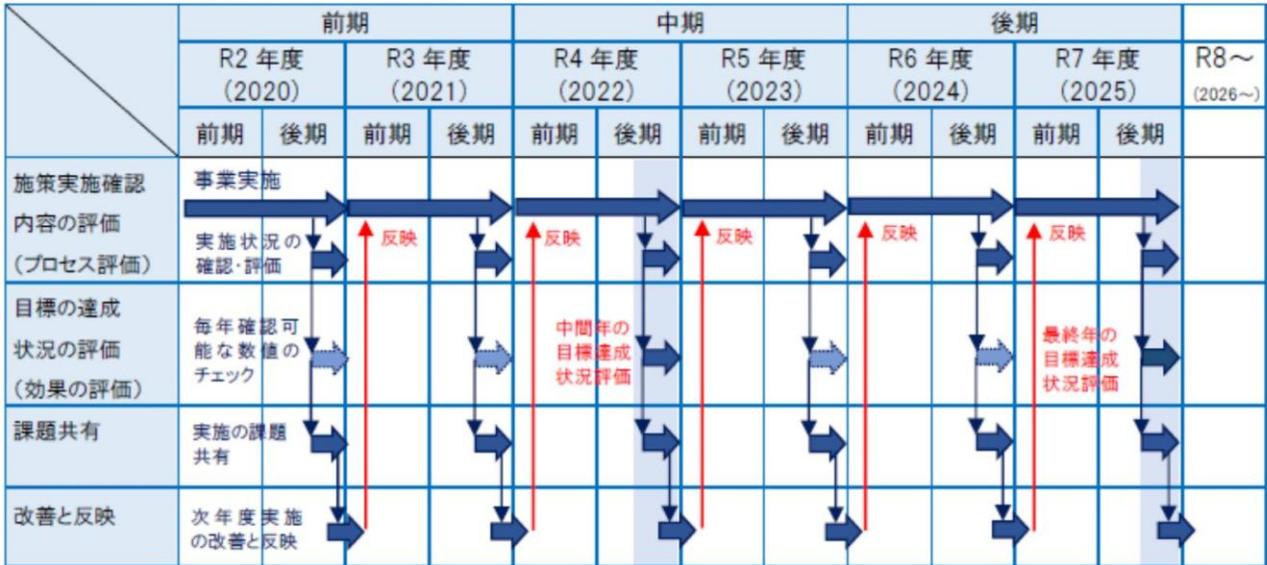
資料) 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」手順書（R7.3）を一部加工

## ■ロードマップに基づいたP D C Aの検討の事例（静岡県沼津市）

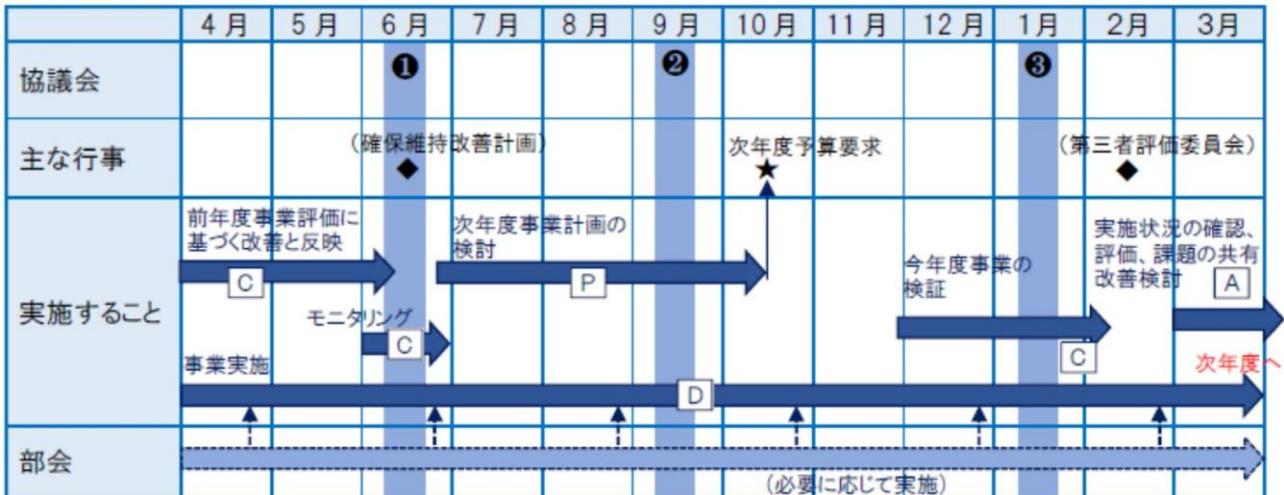
沼津市地域公共交通網形成計画では、年間単位の短期スパンと計画期間全体の長期スパンにおける進捗管理・評価スケジュールをそれぞれ整理しており、短期スパンでの評価スケジュールに関しては、予算要求や補助事業の申請・評価スケジュールと連動させる形で具体的なロードマップにP D C Aサイクルを落とし込んでいます。

### 進捗管理・評価スケジュールの例（沼津市）

#### <長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール>



#### <年間単位の進捗管理、評価スケジュール>



#### <18地区のモニタリング項目例>

事業者	行き先	経由地	運行本数		往路	
			下り	上り	始発	終発

資料)地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(R5.10)より引用