

あきる野市地域公共交通計画の策定について

1 本日の協議事項

前回協議会までの協議を踏まえ作成した **資料4-2**「あきる野市地域公共交通計画 素案」について、ご意見をいただきたいと考えております。

(1) 第5章第4節「施策の展開イメージ」パースについて (P127)

第5章の締めくくりとして、各施策が進められた際の、将来的な市のイメージをパースを用いて視覚的にお示ししています。

現段階では、パースの構図や大まかなレイアウトをお示ししています。

パースについて、ご意見等があれば、ご指摘ください。

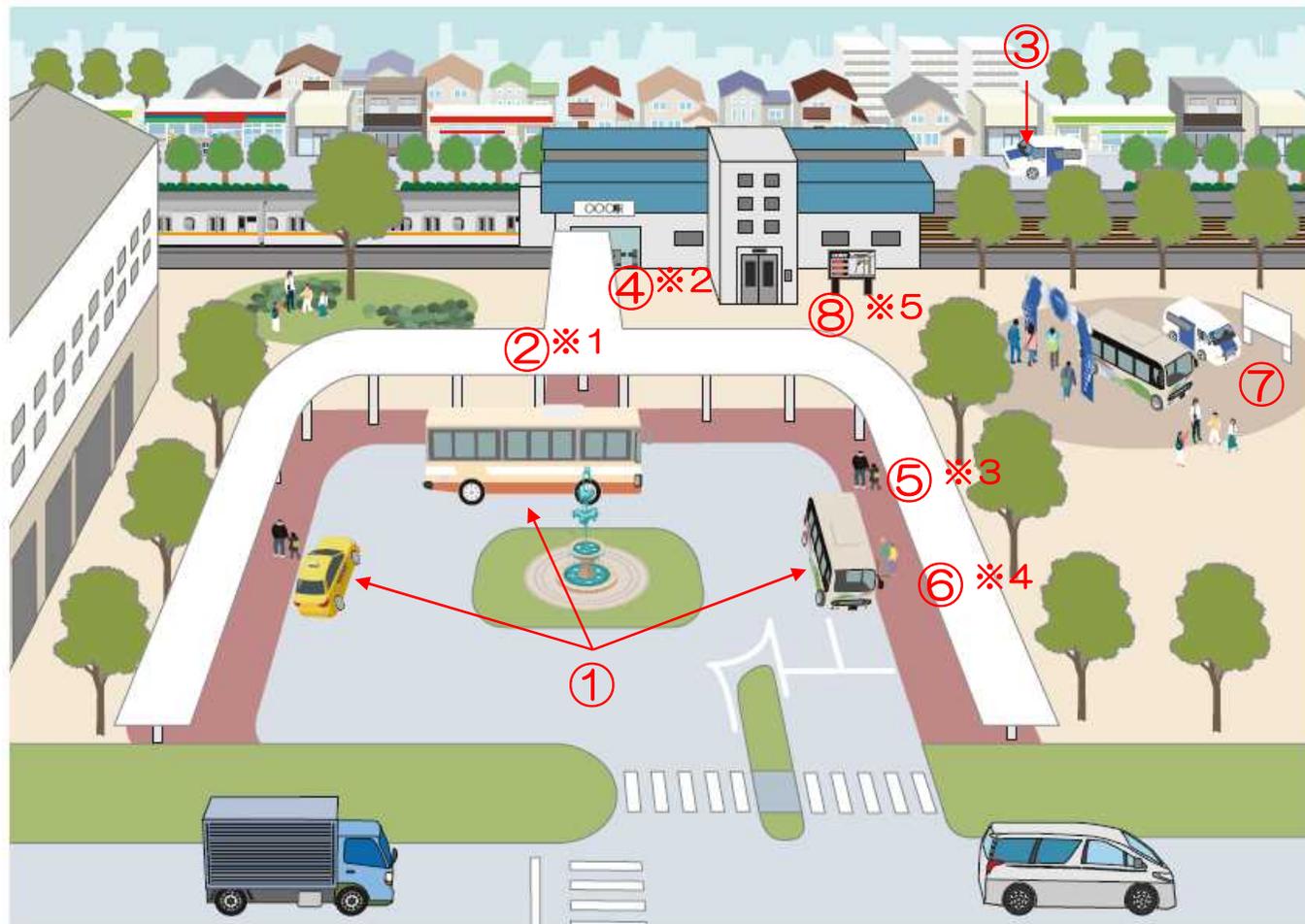
(2) 第6章第2節「計画の達成状況の評価方法」について (P132~133)

第6章第2節では、計画の目標の達成状況を測る評価指標を設定しています。評価指標は、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」に基づき、市がデータを収集可能で、施策の成果を測定できる指標を設定しています。

指標設定について、ご意見等があれば、ご指摘ください。

(3) 計画素案全体を通じて、内容や表現等についてご意見等があれば、ご指摘ください。

1 枚目：鉄道駅と駅前広場の将来イメージ

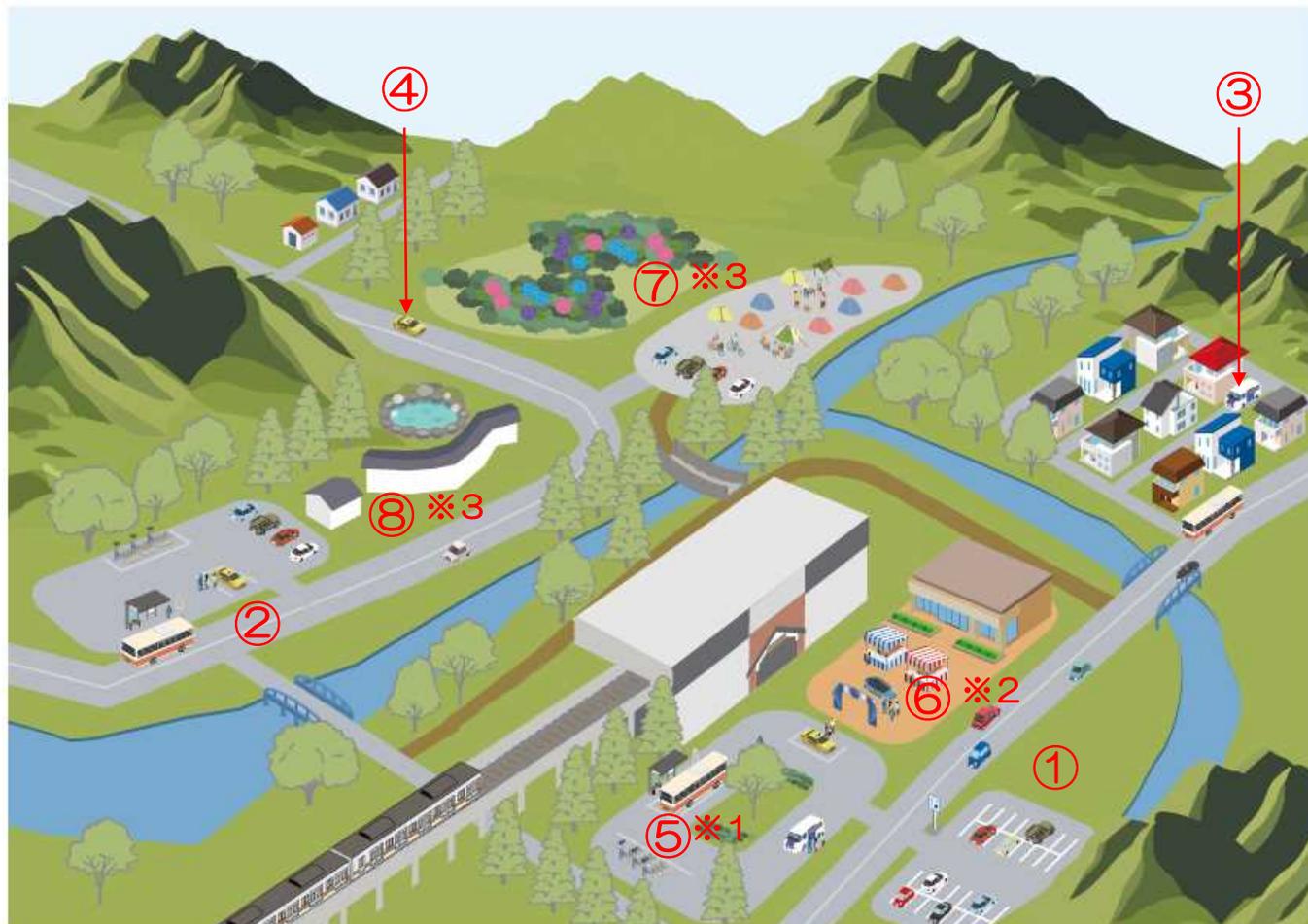


このパースは、令和7年5月時点の作成中のものです。

- ※1 点字ブロックやベンチ等を追加予定です。
- ※2 鉄道やバスを利用する児童・生徒の様子を追加予定です。
- ※3 バスに乗ろうとする親子連れ（ベビーカー等）の様子を追加予定です。
- ※4 高齢者または障がい者に手を差し伸べる人の様子を追加予定です。
- ※5 スマートフォンで公共交通の情報を調べている人の様子を追加予定です。

- ① 乗場の配置やダイヤの工夫で、異なる交通手段をスムーズに乗り換えることができます。
- ② 乗場は、快適性やバリアフリーに配慮されています。
- ③ 地域特性に応じた交通手段で、不自由なく移動できます。
- ④ 児童・生徒の公共交通への興味関心や、マナーを守る意識を高めます。
- ⑤ 公共交通の利用支援も通じて、子育てしやすいまちを実現します。
- ⑥ すべての人が、高齢者や障がい者に思いやりを持ち接しています。
- ⑦ 各種イベントで、本市の公共交通を知って体験できます。
- ⑧ スマートフォン等で、公共交通の情報を入手できます。

2枚目：山間部と観光地の将来イメージ



このパースは、令和7年5月時点の作成中のものです。

- ※1 バス車両の車体デザインについて、EVであることが分かる描写に改める予定です。
- ※2 空飛ぶクルマなど、本計画の中で動向を注視していく新技術が分かる描写に改める予定です。
- ※3 ICカードや、スマートフォンで利用するデジタル乗車券を使う観光客の様子や、観光地を訪れている外国人観光客等の様子を追加予定です。

- ① 道路の整備やパーク・アンド・ライドの促進等により、渋滞の発生を抑制します。
- ② 施設の交通拠点（モビリティハブ）化により、市内外からのアクセス性を改善できます。
- ③ 地域特性に応じた交通手段で、不自由なく移動できます。
- ④ 山間部の住民にも、タクシー利用助成により、日常の移動手段を提供します。
- ⑤ 今後導入する車両は、環境への負荷にも配慮します。
- ⑥ 各種イベントで、公共交通の新しい技術を知ることができます。
- ⑦ 案内の充実や移動の利便性向上により、本市をストレスなく観光できます。
- ⑧ 外国人観光客も、本市をスムーズに観光できます。

1 (2) 第6章第2節「計画の達成状況の評価方法」について 補足

資料：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第4版」
(p.127~128) より抜粋し作成

<指標設定のポイント>

- 「標準指標」は基本的に全ての計画において設定
- 「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を検討
- 数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定（分かりやすさにも留意が必要）
- モニタリング・評価を意識し、定期的に収集できるデータの活用を検討

<指標の区分>

- 「標準指標」**
- 地域旅客運送サービスの提供を確保し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断する上で設定する必要性が高い指標
- 「推奨指標」**
- 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
- 「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指標

<数値指標の例>

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（舌情等）の件数	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	○		
おでかけ機会の確保	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ー率・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		○	
環境負荷の軽減	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	○	○	○
	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		○	
安全確保	渋滞の削減	選択	アウトカム		○	
	EV/バス等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
人口規模の維持	免許返納者数の拡大	選択	アウトカム		○	○
	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	○	○	

2 計画策定に向けた今後のスケジュール

「あきる野市地域公共交通計画」の策定までのスケジュールは以下を予定しています。

