

京都府城陽市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



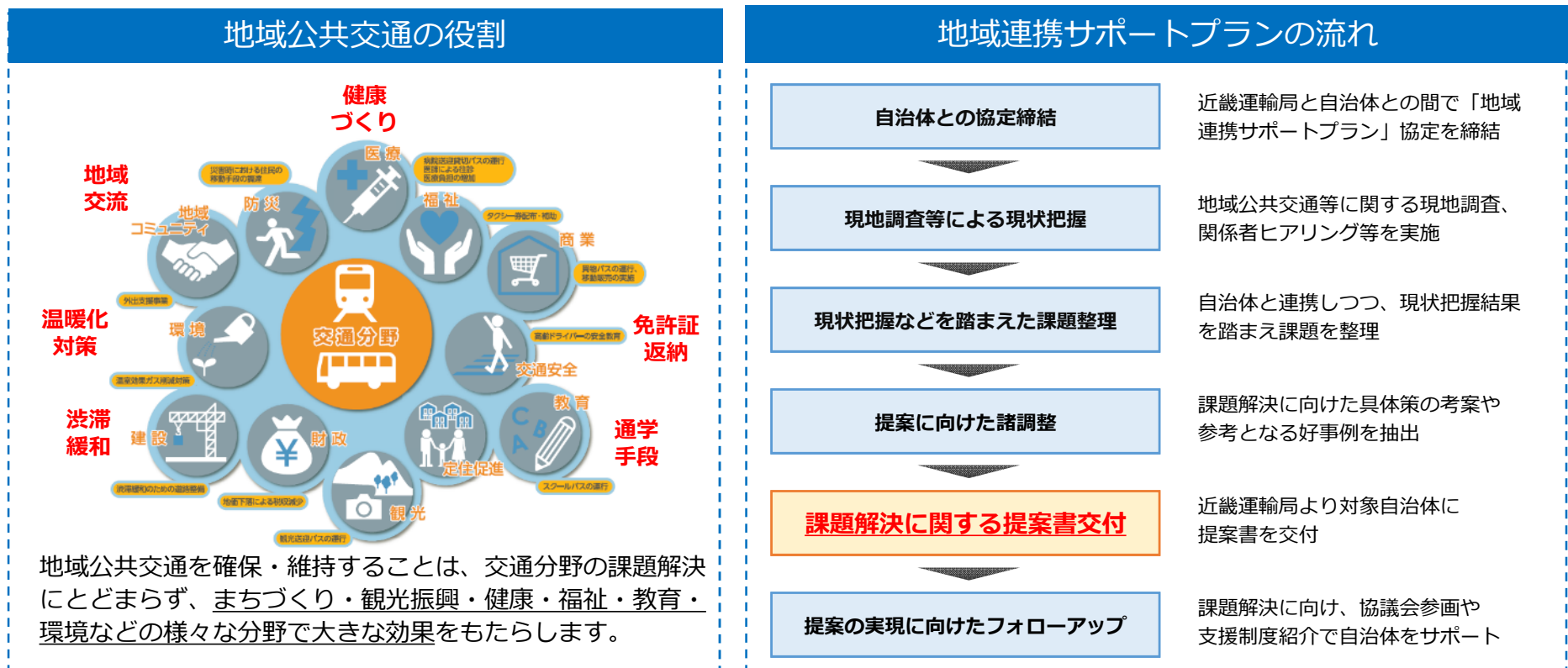
令和 4 年 8 月

国土交通省
近畿運輸局
近畿運輸局京都運輸支局

人々が自由に移動できる環境は、生活を維持する上でも、豊かな暮らしを楽しむ上でも、大変重要です。そして、日々の生活に密着した移動は、自家用車・自転車などのほか、乗合バスやタクシー、鉄道などの地域公共交通により支えられています。

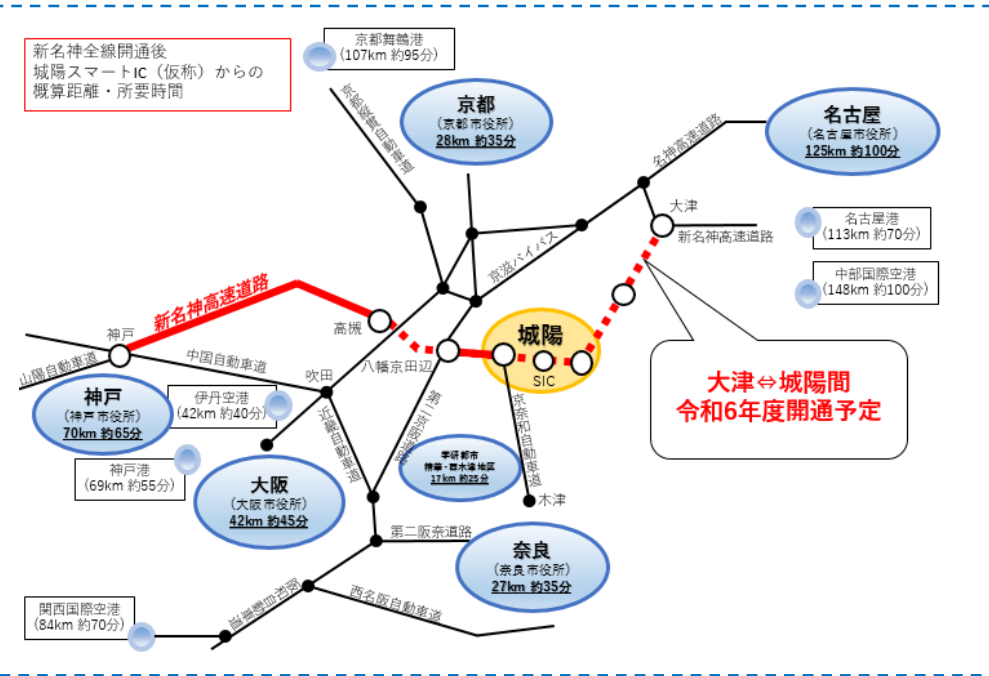
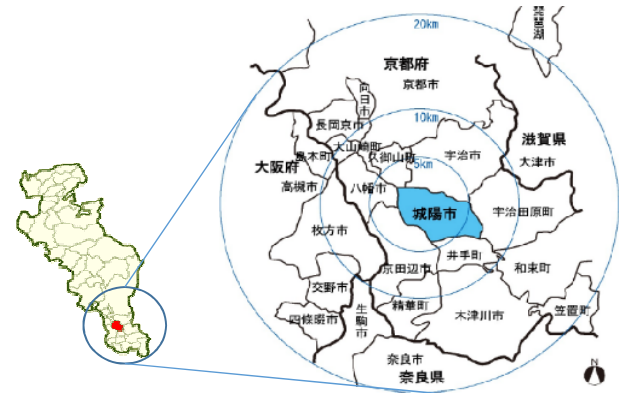
しかしながら、近年の人口減少の本格化、運転手不足の深刻化などにより「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」ことが難しくなっており、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

近畿運輸局では、地方公共団体と一緒に地域公共交通に関する課題の解決を図る「地域連携サポートプラン」の取組を進めており、このたび、城陽市における課題解決の方向性を示した提案書を交付することとなりました。



市の概要

面積 32.71 km²
 人口 73,625 人 (※R4.8.1現在の推計人口より)
 世帯数 30,624 世帯
 高齢化率 34.0 % (※R2国勢調査より)



まちづくりの計画等

- 第4次城陽市総合計画 (平成29年7月)
- 城陽市都市計画マスタープラン (平成30年5月)



交通に関する動き

平成 7年 10月	東部地域循環バスの運行開始 (現在の城陽さんさんバス)
平成 28年 3月	城陽市高齢化社会における地域交通のあり方について (有識者会議報告書)
平成 28年 4月	地域公共交通会議の設置
平成 28年 7月	高齢者外出支援事業の開始 (京都きづ川病院送迎バスの活用)
平成 30年 6月	青谷方面乗合タクシーの運行開始

鉄道・一般路線バス・タクシー

交通事業者が採算の確保を前提に運行している。

- 鉄道
 - +—+— JR奈良線（城陽駅・長池駅・山城青谷駅）
 - ++++ 近鉄京都線（久津川駅・寺田駅・富野荘駅）
- 一般路線バス（京都京阪バス株式会社）
 - 大久保宮ノ谷線（近鉄大久保駅～宮ノ谷）
 - 新田辺宇治田原線（近鉄新田辺駅～緑苑坂）
- タクシー
 - 有限会社洛南タクシー・光陽タクシー株式会社

コミュニティ交通

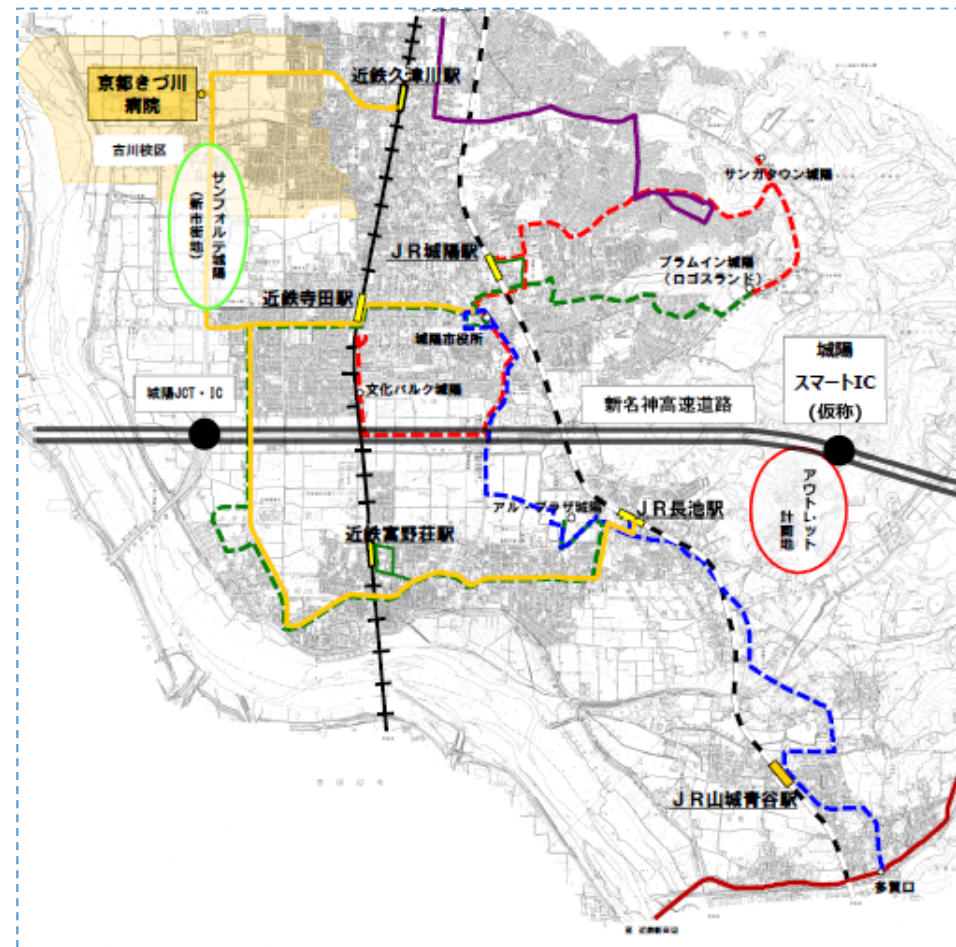
自治体（城陽市）が財政負担をしながら、交通事業者と連携して運行している。

- 城陽さんさんバス
 - 鴻ノ巣山運動公園近鉄寺田線
 - プラムイン城陽長池線
- 乗合タクシー
 - 青谷方面乗合タクシー

公共交通を補完する旅客運送サービス

公共交通のみで移動ニーズに対応しきれないため、民間及び市施設の送迎サービスを活用している。

- 高齢者外出支援事業
 - 京都きづ川病院送迎バス（無償）
- 老人福祉センター送迎バス（無償）



京都や大阪のベッドタウンとして発展し、平成7年に人口がピークを迎えたが、その後、若年層の市外流出や少子高齢化による人口減少が続いている。
 ※ 約8万5千人（H7）→ 約7万4千人（R2）

東部丘陵地域においてアウトレットモールの開業や基幹物流拠点の整備が予定されるなど、新たなまちづくりが進んでいる。

市内の移動手段は一定確保されているものの、環境の変化に応じて再検討していく必要がある。

城陽市内における公共交通を取り巻く環境の変化

有識者会議による報告書「城陽市高齢化社会における地域交通のあり方について（H28.3）」の方向付けにより、青谷方面乗合タクシーや高齢者外出支援事業を開始するなど、様々な取組を進めてきた。

しかし、報告から6年が経過しており、公共交通を取り巻く環境は今後も大きく変化することが予想されるため、新たな方向付けが必要となっている。

社会情勢の変化

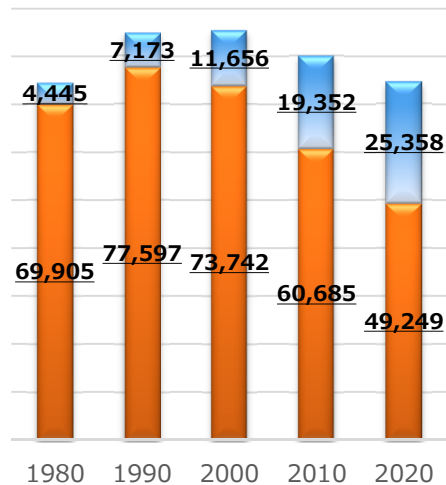
○人口減少と高齢化

人口が減少する一方で、高齢化率も高くなっている。

○新型コロナウイルス感染拡大の影響による輸送需要の変化

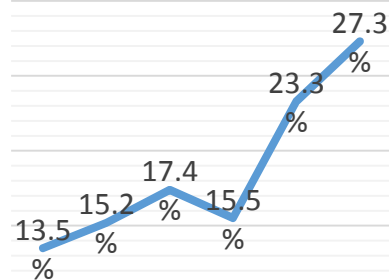
テレワークの普及などの行動変容によって輸送需要の減少が継続しており、需要が回復するか不透明な状況である。

城陽市の人口推移



■ 64歳以下 ■ 65歳以上
(出典元：国勢調査)

全雇用者におけるテレワーカーの割合 (近畿圏)



H28 H29 H30 R1 R2 R3
(出典元：国土交通省 令和3年度 テレワーク人口実態調査)

今後のまちづくりプロジェクト

○広域ネットワークの整備

- ・ JR奈良線高速化・複線化第二期事業 (令和5年春開業予定)
- ・ 新名神高速道路 (大津～城陽間) の開通予定 (令和6年度)

○東部丘陵地域の開発

- ・ 城陽スマートインターチェンジ(仮称)の設置
- ・ 都市計画道路東部丘陵線等の整備
- ・ (仮称)京都城陽プレミアム・アウトレットの開業 (令和6年度)
- ・ 府立木津川運動公園 (北側区域) の整備
- ・ (仮称)青谷地区基幹物流施設の開発 (令和8年)

城陽市のまちづくりプロジェクト



(出典元：京都府 府立木津川運動公園 (北側区域) の基本計画)

城陽市内における公共交通を取り巻く環境の変化



課題

- ① 市街地における移動手段の確保
- ② 「城陽さんさんバス」の維持・活性化
- ③ 市街地から東部丘陵地域へのアクセス整備
- ④ バス・タクシーの運転者不足への対応



提案

- ① 移動実態・ニーズの的確な把握
多様な輸送資源の活用
- ② 利用促進策の推進
適切な運賃水準と財政負担の検討
- ③ 関係者との連携によるアクセスの確保維持
- ④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保



提案を踏まえた「地域公共交通計画」の策定

課題① 市街地における移動手段の確保

市域を超える幹線（鉄道・一般路線バス）と市内路線（城陽さんさんバス・青谷方面乗合タクシー）及びタクシーにより成り立つ地域公共交通は、あらゆる人の日常生活に必要な外出・移動を支えている。

しかし、市街地の一部に公共交通を利用しにくい地域があり、自家用車を未所有あるいは自ら運転できない学生、高齢者、障がい者、妊産婦等の移動手段や、従業員の駅等からのアクセスの確保が課題となっている。

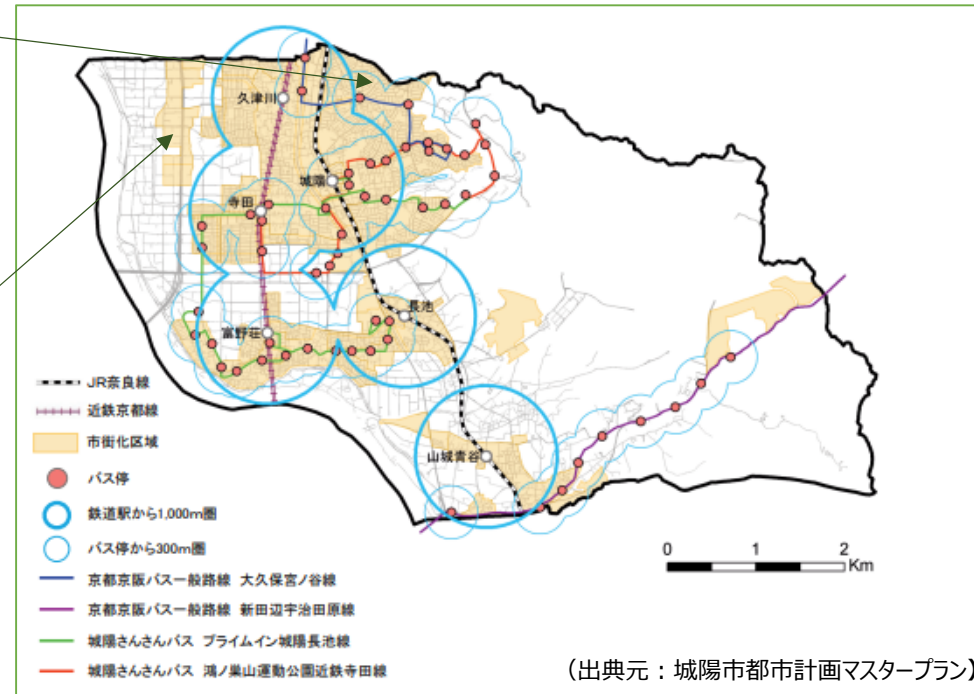
公共交通を維持・確保していくには、地域住民をはじめとする関係者が公共交通を自分ごとと捉え、連携・協働して創意工夫や努力を重ねることが重要である。

久世地域

坂道が多く、過去に城陽さんさんバス「城陽団地循環線」が運行していたが、利用低迷により平成24年に路線を休止した。
その後、地元自治会・バス事業者・行政で一般バス路線のルート変更を検討したが、実現には至らなかった。

市北西部

- ・京都きづ川病院の協力により、送迎バスを活用した「高齢者外出支援事業」を実施しているが乗降場所と利用対象者が限定されている。
（対象者） 満65歳以上の古川校区の住民
- ・企業や店舗が集積する新市街地「サンフォルテ城陽」は、鉄道駅やバス停から1km以上離れており、アクセスの確保が課題である。



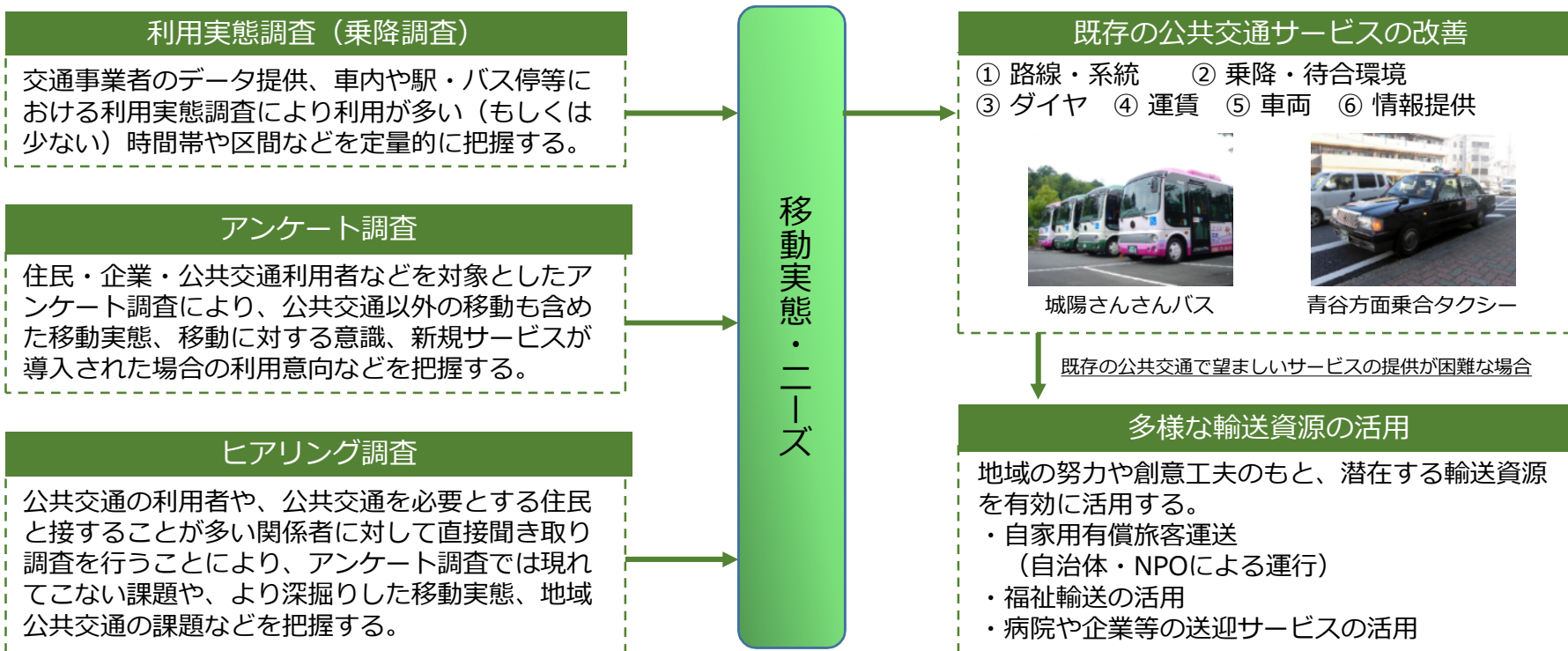
提案① 移動実態・ニーズの的確な把握 多様な輸送資源の活用

提案① 移動実態・ニーズの的確な把握 多様な輸送資源の活用

地域の住民や従業者等の移動実態と移動ニーズを的確に把握するための調査を実施する。

移動手段を検討するにあたっては、既存の公共交通（バス・タクシーなど）を最大限有効活用する方法を考える。

公共交通だけで望ましいサービスの提供が困難な場合は、地域住民の主体的な関与のもと、自家用有償旅客運送・施設の送迎サービスなどの輸送資源も活用することにより、移動ニーズに応える移動手段を確保する。



【参考】京都市宇治市

住民・交通事業者・自治体の役割分担による移動手段の確保

- ・宇治市では、バス路線の休廃止になった地域の方々が主体となり、住民、交通事業者、宇治市の役割分担により、小型バスやジャンボタクシー等の新たな公共交通を運行する「宇治市のりあい交通事業」の制度を創設している。
- ・宇治市明星町では「宇治市のりあい交通事業」の制度により、自治会が主体となって、平成26年より「明星レインボウバス」を運営している。
- ・交通事業者や宇治市も協力し、利用者の増加につながるダイヤの検討や広報チラシの配布など、利用促進に取り組んでいる。



【参考】大阪府能勢町

利用実態・移動ニーズを基にしたネットワークの検討

- ・能勢町では、長期的に路線バスの利用者が減少傾向にあり、平成30年3月に、路線の維持のあり方などについて、運行事業者から協議の申し入れがあった。
- ・令和2年4月に能勢町地域公共交通会議が設置された。各交通モード単独で利便性や生産性の向上を図るのではなく、全体的な連携強化のもとで、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るための検討に入った。
- ・令和2年10月に実施した住民アンケート調査結果、既存データをもとに移動ニーズ等を分析して公共交通の課題を整理し、令和4年3月に地域公共交通計画を策定した。現在の運行状況や役割を踏まえ、「基幹交通」「地域交通」に機能分類し、階層的なネットワークの構築を目指すこととなった。
- ・令和4年7月には、路線バスが運行していない地域などを対象に、乗合タクシーの実証運行を開始した。



課題② 「城陽さんさんバス」の維持・活性化

- 「城陽さんさんバス」は、高齢者や交通弱者の生活交通手段の確保及び外出機会の創出を主な目的として運行しており、令和元年度までは利用者が堅調に増加していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて利用者・運賃収入が減少している。
- 人件費上昇などの影響により、運行経費が増加している。
- 市の補助金と運賃収入だけでは運行経費をまかなうことができなくなっており、このままバス事業者が赤字を補填する状況が続けば、減便や休廃止に繋がるおそれがある。

城陽さんさんバスの概要

運賃

均一運賃制 大人150円、小人80円

路線

鴻ノ巣山運動公園近鉄寺田線
プラムイン城陽長池線

車両

小型ノンステップバス

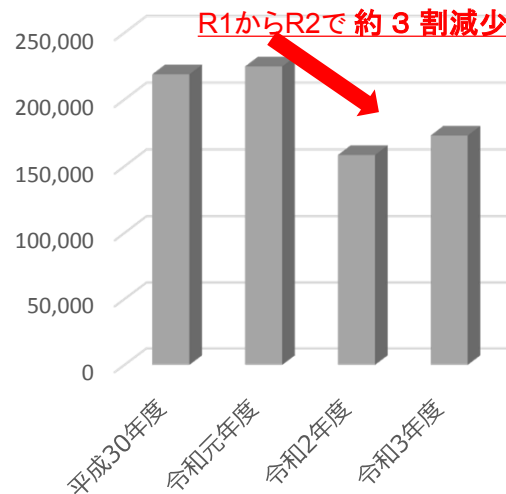
日野ポンチョ 4両

- ・ 2ドア 座席：11人／立席：24人
- ・ 1ドア 座席：10人／立席：18人

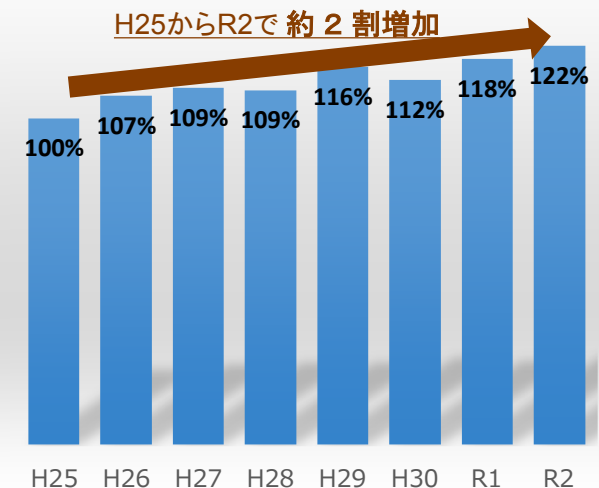
市の補助金

運行経費の2/3（上限5300万円）

城陽さんさんバス年間乗客数（推計）



城陽さんさんバスの運行経費



提案② 利用促進策の推進 適切な運賃水準と財政負担の検討



提案② 利用促進策の推進 適切な運賃水準と財政負担の検討

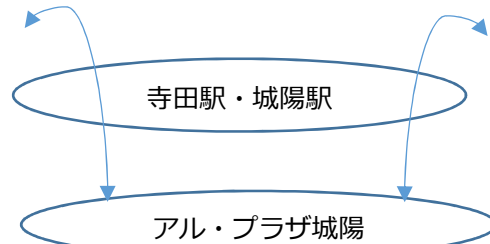
城陽さんさんバスの維持・活性化にあたっては、地域の関係者が一体となって利用促進に取り組むほか、費用負担のあり方についても再検討する必要がある。

利用促進

- 幅広い需要に応じた路線・ダイヤの再編

【対応例】

昼間の時間帯は、買い物需要に対応するため、商業施設を中心に運行



- バス待ち環境の整備
- モビリティ・マネジメントの実施
バスの乗り方教室
住民ワークショップ
転入者への冊子配布
免許更新者への啓発
企業従業員への働きかけ

※モビリティ・マネジメント…教育や啓発により公共交通の利用に誘導する手法



費用負担

- 城陽さんさんバスの運行経費、利用実態、利便性などを分析し、他の交通サービスとのバランスにも配慮した、適切な運賃水準について関係者間で協議する。
- 健康、福祉、観光など様々な分野で効果をもたらす公益性を踏まえ、適切な財政負担について検討する。
- 財政負担については、交通事業者の創意工夫を促すため、インセンティブを与える仕組みを導入することが望ましい。

運行経費

人件費
燃料費
車両修繕費
一般管理費
適正利潤
等

赤字

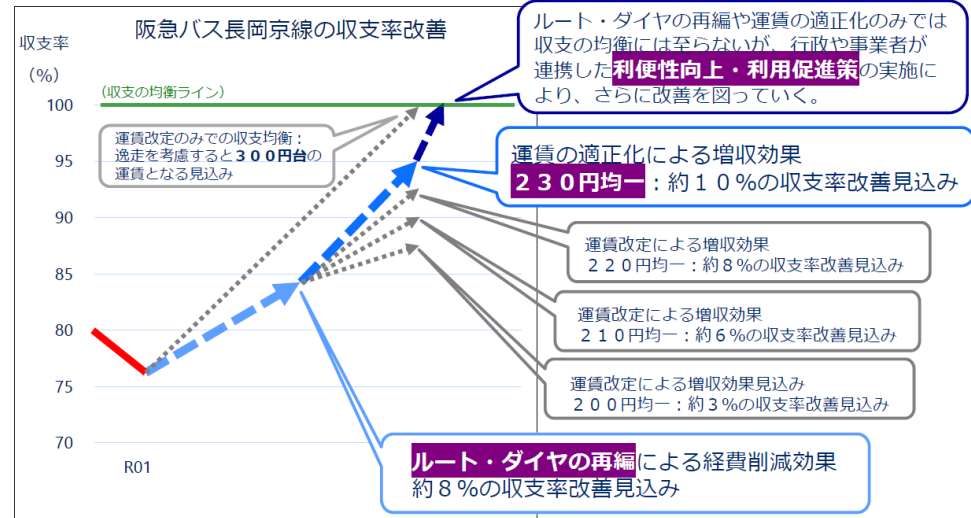
運賃

補助金

【参考】 京都府長岡京市

データに基づく一般路線バス運賃の適正化

- ・ 阪急バス長岡京線については、10年間で輸送人員が約25%減少し、令和元年度の経常収支は約1億円の赤字となった。
- ・ 長岡京市域について、ルート・ダイヤの再編による経費削減や、170円～の距離制認可運賃を230円均一の協議運賃とする運賃改定、今後さらなる利便性向上・利用促進を進めることを条件に、大幅な減便を回避することに成功した。
- ・ 運賃改定にあたっては、増収効果などのデータをもとに関係者間で協議を重ね、市民に共有・説明することで、理解を得ることができた。



【参考】 奈良県広陵町

関係者が一体となったコミュニティバスの利用促進

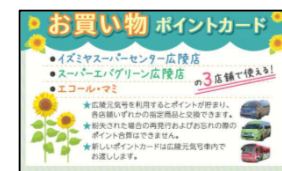
- ・ 公共交通の利用に付加価値を与えるため、コミュニティバス「広陵元気号」にポイントカード制度を導入している。20回乗車すると、町内の協賛店舗の指定商品を受け取ることができる。
- ・ 愛着を持ってもらえるようなバスを目指して、町内の小学生を対象に公共交通総合時刻表へ掲載する絵と元気号の標語を募集した。絵は765作品、標語は266作品の応募があった。
- ・ いつでもどこでも図書館のように本を借りたり読んだりできる「まちじゅう図書館」を広陵元気号で実施している。広陵元気号のシートポケットにリサイクル本を入れており、自由に読むことができる。お気に入りの本があれば持ち帰ることもできる。



公共交通総合時刻表



広陵元気号が図書館に



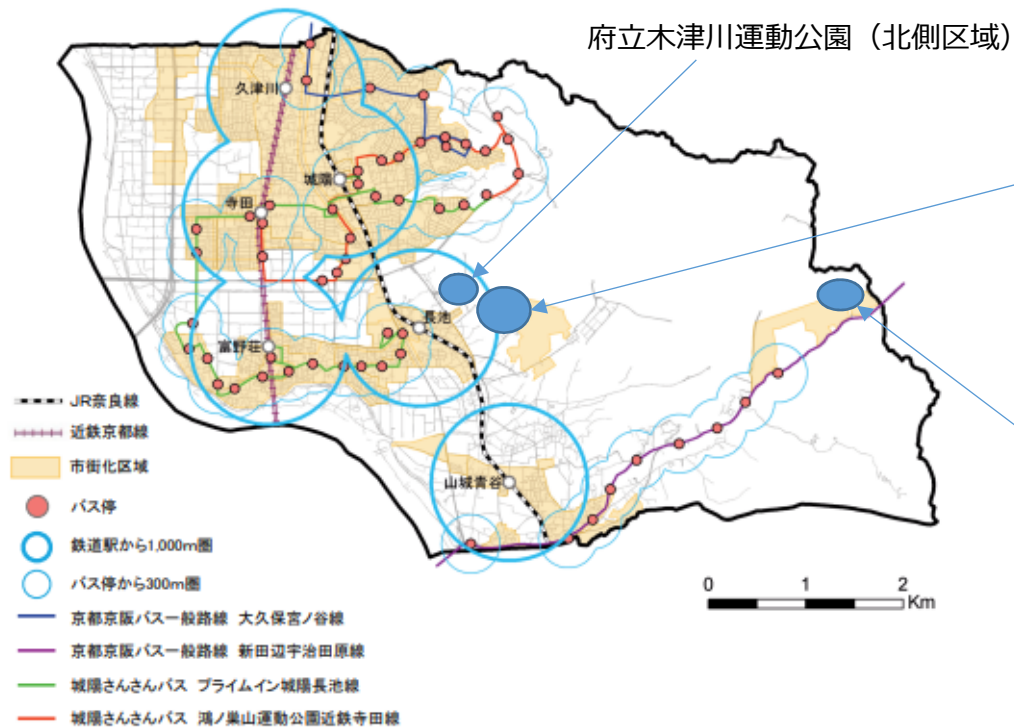
お買い物ポイントカード



課題③ 市街地から東部丘陵地域へのアクセス整備

新名神高速道路（大津～城陽間）の開通に合わせて「（仮称）京都市陽プレミアム・アウトレット」の開業や「（仮称）青谷地区基幹物流施設」の建設が予定されている。さらに「府立木津川運動公園（北側区域）」の整備も計画されており、東部丘陵地域への人の流れが一層活発化することが想定される。

東部丘陵地域の開発を市域全体の活性化の契機とすることが重要であり、市街地から東部丘陵地域への公共交通によるアクセスが課題である。



（仮称）京都市陽プレミアム・アウトレット



（仮称）青谷地区基幹物流施設

提案③ 関係者との連携によるアクセスの確保維持

提案③ 関係者との連携によるアクセスの確保維持

アクセスの整備

開発事業者・交通事業者等の関係者と連携し、市街地とのアクセスを整備する。

- 対応例（プレミアム・アウトレット）
 - 主要駅（寺田駅等）からのシャトルバスの運行
 - タクシーの相乗りサービスのマッチング
 - レンタサイクル（長池駅～木津川運動公園～アウトレット）



- 対応例（基幹物流施設）
 - 一般路線バス（新田辺宇治田原線）の乗り入れ

公共交通の利用環境整備

公共交通を利用しやすい環境の整備にあたっては、開発段階から関係者間で対策を検討する。

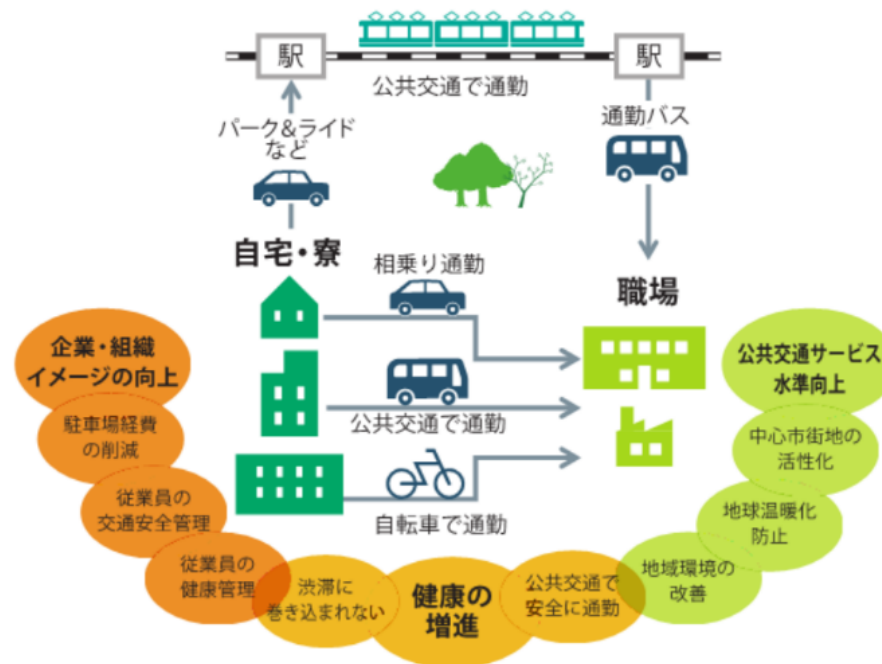
【必要な対策例】

バス・タクシー乗り場の設置（便利な場所・待合環境）
 渋滞に巻き込まれないバス・タクシーの動線確保
 わかりやすい案内（掲示板・バスロケーションシステム）

エコ通勤の推進

公共交通の利用促進、交通渋滞緩和、CO₂排出量削減などに寄与するため、従業員のエコ通勤を積極的にサポートする。
 ※エコ通勤：車から環境に優しいエコな交通手段に転換すること

- 取組例
 - エコ通勤優良事業所認証の取得支援・公表
 - エコ通勤優良事業所への特典付与（協賛店からの特典サービスの提供）



【参考】郊外商業施設「湘南T-SITE」

来店者にバス無料チケット（デジタルチケット）を配布

- 生活提案型拠点「湘南T-SITE」において、税込2000円以上を購入した来店客を対象に、同施設周辺のバス停と鉄道駅を結ぶ路線バスを利用できるデジタルチケットをMaaSアプリ「EMot」を通じて発行するサービスを令和4年7月から開始した。
- 路線バス無料チケット配布サービスの開始に伴って、現在、土日祝に運行している無料送迎バスの運行を令和4年10月末に終了する。
- 路線バスと送迎バスの競合を解消し、全体として効率性を高めることにより、公共交通の利用促進のほか、自家用車の混雑緩和、CO2排出量の削減に繋げることを目指している。

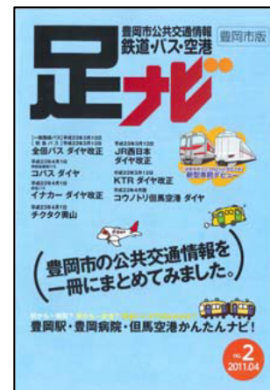


【参考】兵庫県豊岡市

「e通勤プロジェクト」の実施

豊岡市と交通事業者・市内事業者・市民が連携・共同して、マイカーから公共交通機関等での通勤に転換する温暖化防止や公共交通利用促進などを目的としたエコ通勤の取り組みを実施している。

- 「e通勤プロジェクト」の実施
 - 全但バス神鍋線の運賃上限を200円に設定
 - 通勤、通学定期所持者のバス無料化
- 市民を対象とした施策
 - チラシ・グッズ配布等によるe通勤街頭キャンペーンの実施
 - 市民を対象とした「豊岡ノーマイカーデー」の実施
 - 公共交通機関の時刻表や各種市内協賛店の割引情報を掲載した公共交通情報誌「足ナビ」の発行



公共交通情報誌「足ナビ」



啓発グッズ（ティッシュ）



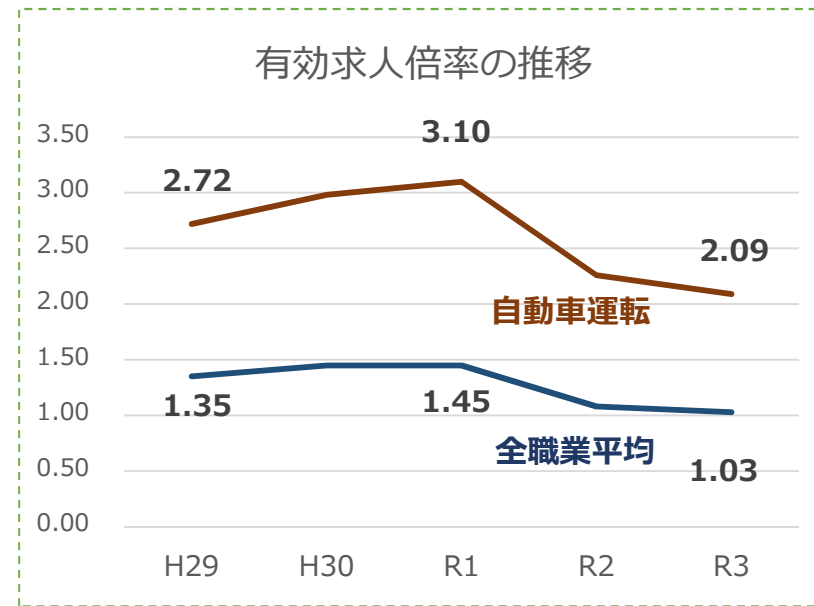
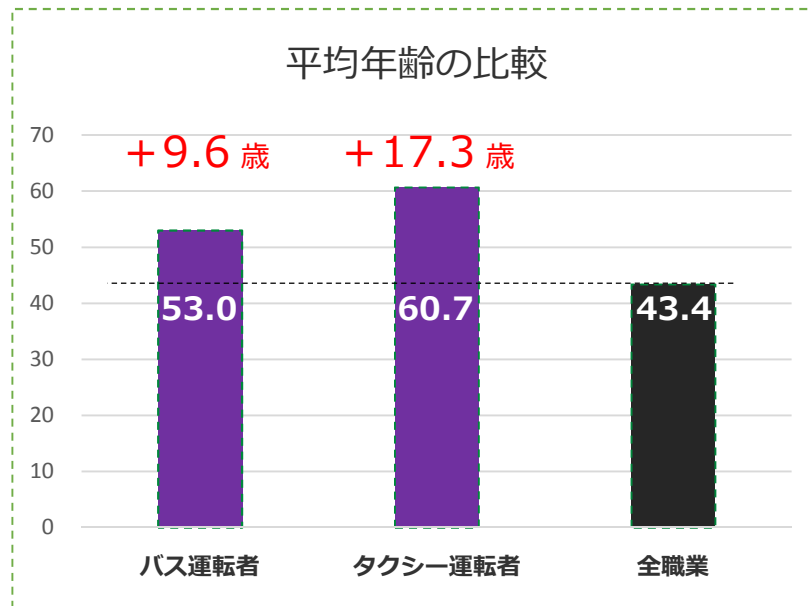
啓発チラシ（市役所職員向け）

課題④ バス・タクシーの運転者不足への対応

公共交通のサービスを持続させるためには、利用者を増やす取組に加えて、運転者を安定的に確保する必要があるが、人材が不足している。

また、バス運転者・タクシー運転者の平均年齢は全職業平均を大幅に上回っており、新たな担い手を確保しない限り、将来、事業を継続することが困難な状況に陥りかねない。

自動車運転の有効求人倍率は、全産業平均を大幅に上回っており、運転者を志望する者を増やすための取組が必要である。



提案④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保

提案④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保

バス・タクシーの運転者は、地域に密着した仕事であり公共性が高いことから、交通事業者による運転手採用拡大のための取組を行政（交通・教育・労働等の担当）が積極的に支援する。

運転者採用拡大のための取組例

- 教師、高校生等への働きかけ
高校、専門学校、大学等への就職の働きかけ・情報発信
- 職場体験の実施
専門学校等と提携したインターンシップの実施
運転体験会・職場説明会の実施
- 小・中学校への啓蒙活動
出前講座やイベント（バスの乗り方教室など）における職業紹介の実施
- 公共交通事業の魅力の情報発信
市広報誌・ホームページを活用した公共交通の強み（地域貢献、地元密着等）の発信
- 二種免許取得の支援
免許取得費用に対する助成制度の充実
- 女性向けの情報発信・設備の改善
営業所等における男女別の休憩施設・更衣室・トイレの設置
企業内託児所等の整備
女性を対象とした運転体験会・職場説明会の実施



運転者のイメージについて

運転者の志望を増やすための情報発信をするにあたっては、公共交通の重要性・職業の魅力を発信することが大切である。また、実態と乖離した運転者への「負のイメージ」を払拭するため、労働環境等を正しく理解してもらうことが重要である。

イメージ	実際
休みが少ない 長時間労働	「拘束時間」「運転時間」「休憩時間」などが法律で規制されている。
運転が難しい	バックモニターや安全装置（ABSなど）が装備されており、昔に比べ安全性は格段に向上している。オートマ化も進んでいる。
定時運行のプレッシャー	道路事情等による遅延について、運転手が責任を負うことは無い。安全運転を最優先としている。

二種免許の取得について（参考）

バス・タクシー事業の運転者は、二種免許の取得が必要である。令和4年5月13日より、特別な講習の修了を前提に「19歳以上・普通免許等保有1年以上」で二種免許を取得可能となった。
※原則は「21歳以上かつ普通免許等保有3年以上」

高等学校卒業者については、新卒採用時から二種免許を取得して運転者の業務を開始できるまでの間の業務をどのように整備・確保するかが課題となっている。

【参考】兵庫県朝来市

公共交通コラム・運転者募集の広報誌掲載

- 朝来市では、第3次朝来市総合計画に基づき『暮らしを豊かにする公共交通の確保』に向けた取組を進めており、市民に地域公共交通について理解いただくとともに今後の地域公共交通について考えるきっかけとするため、広報誌に「公共交通を考える」コラムを掲載している。
- 令和4年4月号の第1回のコラムでは、「地域公共交通の担い手不足」を取り上げるとともに、「バスの運転士・整備士として働いてみませんか?」という求人の呼びかけを行った。
- 朝来市公共交通情報誌「あさごナビ」でも、バスの運転士、整備士を「みんなのお出かけを支え、地域を元気にする仕事」として紹介し、求人の呼びかけを行っている。



広報朝来4月号



あさごナビ

【参考】高知県

県によるバス運転者の確保対策事業

- 高知県では、バス運転者の仕事内容や雇用条件・営業所の雰囲気などを知り、就職先として検討してもらうために、バス営業所見学会を実施している。高知県を代表する5社のバス事業者が参画し、営業所内・車庫の見学、運転席体験、現役バス運転者との座談会などが実施されている。
- 県のホームページに「女性ドライバーのお仕事サイト ドラ女子kochi」を掲載している。女性ドライバーから、職場の雰囲気ややりがいについて発信するとともに、女性ドライバーについてよくある質問や疑問点をQ & Aで答えている。
- その他、バス運転者専門の求人WebサイトでのPRや、就職マッチングイベントへのブース出展など、運転者確保に向けた対策を総合的に実施している。



バス営業所見学会



女性ドライバーお仕事サイト ドラ女子 kochi

提案を踏まえた「地域公共交通計画」の策定

地域連携サポートプランの提案を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（地域公共交通計画）を策定する。（策定にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用を検討する。）

地域公共交通計画の作成の意義

- ① 地域公共交通政策の「憲法」
 - ・地域公共交通計画は「このような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文であり、議会説明・予算要求・住民説明などがスムーズになる。
- ② まちづくり施策や観光施策との連携強化
 - ・他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通施策の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似する事業の統合・効率化にも繋がる。
- ③ 関係者間の連携強化
 - ・法定協議会の協議のもとに計画策定を進めることで、行政と民間が歩調を合わせて取り組むことができる。
- ④ 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化
 - ・鉄道、バス、タクシー、その他の輸送資源を一体として検討することにより、連携を強めたり、効率性を高めるための方針、目標、事業を関係者全員で考えるきっかけとなる。
- ⑤ 公共交通政策の継続性
 - ・地域公共交通計画が次の担当者に引き継がれることで、政策の継続性が担保される。
 - ・計画に目標とそのPDCAが位置づけられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働く。これにより、突発的な利用減少や路線廃止などを早期に察知して、対応を検討することが可能となる。

地域公共交通計画のポイント

- ① まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ② 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ④ 住民の協力を含む関係者の連携
- +
- 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等

（参考）アフターコロナ時代の地域交通のミッション

「共創型交通への転換」

- ・交通事業者等の交通サービス提供主体が、能動的に人の流れを生み出し地域コミュニティを活性化させること
- ・交通事業者等と地域の各産業のプレイヤーとが領域を越境して、地域コミュニティの課題を解決しあうこと
- ・地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、交通サービスの価値を最大化する機運を醸成すること

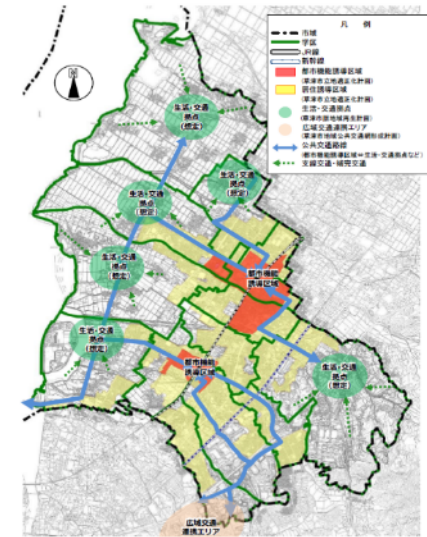


※アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理（R4.3）

【参考】草津市地域公共交通網形成計画

立地適正化計画・地域再生計画と連携したコンパクト・プラス・ネットワークの推進

- 草津市では、「地域公共交通網形成計画」「立地適正化計画」「地域再生計画」の3つの計画の連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりに取り組んでいる。
- 都市機能誘導地域（立地適正化計画）と生活・交通拠点（地域再生計画）などを公共交通で結ぶ「効率的で利便性の高い公共交通網」の形成を目指すとともに、生活拠点内の普段の生活における移動手段を確保する施策を推進している。
- 各地域（学区）ごとに「課題」「市として目指すべき交通体系のあり方」を整理している。



【参考】五條市地域公共交通計画

まちづくり・市民・交通事業者・行政の視点からの目標設定
設定根拠・算出方法の明確化

- 五條市地域公共交通計画では、「まちづくり」の視点に加え、計画を支える重要な担い手である「市民」「交通事業者」「行政」のそれぞれの視点から目標を設定しており、各主体が目指すべき具体的な到達点を共有し、同じゴールに向かって取り組みが進められている。
- 数値指標の設定にあたっては、設定根拠、算出方法を明確にしている。
- 地域の規模やニーズに適した交通体系の確保・維持のため、運行体系の見直しを継続しており、地域公共交通利便増進事業の実施も視野に入れている。

★ 五條市地域公共交通計画で定める評価指標と評価の基準

視点	目標	評価指標	評価の基準		考案方 (設定根拠・算出方法)	備考
			現状	目標 (R8年度)		
まちづくり	(1) 地域公共交通の維持・改善	① 地域公共交通の人口カバー率 ^{※1}	89.8%	89.8%	・ 住む場所や年齢などに関係なく利用できる地域公共交通の環境を維持・改善する。	令和3年11月時点
		② 拠点施設への乗り入れ本数	JR 五条駅 104 本/日 五條バスセンター 150 本/日	104 本/日 150 本/日	・ 市の活力を支える拠点へのアクセス性について、現状のサービスを確保する。	令和3年11月時点
	(2) 地域公共交通の利用促進	③ 地域公共交通に対する満足度 (不満を持っている人の割合)	48.5% ^{※2}	38.0%	・ 地域ニーズに応じたサービスの提供により、不満を持っている人の割合を概ね 10 ポイント引き下げる。	令和3年度アンケート
		④ 人口に対する地域公共交通の利用率 (人口に対する乗車率、市が運行する地域公共交通の利用者の割合)	5.8人/人・年	6.3人/人・年	・ 人口減少が懸念される中、地域ニーズに応じたサービスの提供等により利用者の維持・増加を図り、1人あたりの利用回数を 0.5 ポイント引き上げる。 (推計される人口減少が続いた場合にも、総利用者の減少の割合を人口減少の割合に対して半程度に抑える。)	利用者数：令和2年度実績人口：令和3年3月末実績
市民	(4) 地域公共交通に対する理解の醸成	⑤ 地域公共交通に対する認知度	路線バス 72.8% ^{※3} コミュニティバス 73.0% ^{※3}	100.0% 100.0%	・ 地域公共交通が、市営の移動手段の選択肢として位置づけられるよう、それぞれの手段について「全く知らない」とする市民をゼロにする。	令和3年度アンケート
		⑥ 人口に対する地域公共交通の利用率（再掲）	上に同じ	上に同じ	-	-
交通事業者	(5) 担い手の維持・確保	⑦ 五條市で地域公共交通を提供する交通事業者数	4 社	4 社以上	・ 市民が生活に必要な地域公共交通サービスを今後も受け続けられるよう、提供環境を確保する。	令和3年時点
行政	(6) 持続的なサービスの提供に向けた効率的・効果的な運行の実現	⑧ 市が経費負担する地域公共交通 ^{※4} の1便あたりの利用者数	路線バス ^{※4} 3.9人 ゴーちゃんバス - 上記以外 (ただし予約制のものに限る) -	3.5人以上 4.0人以上 1.0人以上	・ 幹線的な役割を担う系統として、おおよそ自家用車やタクシー上を運ぶものとして設定 ・ ただし、路線バスについては、山間部地域へ向け運行する路線につき、現状の実績をもとに、10%程度の増を許容する。 ・ 最低人数の1人は運ぶものとする。	令和3年度実績（推定）
		⑨ 市が経費負担する地域公共交通 ^{※4} の1人あたりの運行経費	-	-	・ 財政面への影響を考慮し、効率的・効果的な運行の実現に向け、現状の収支状況を維持することとし、概ね令和3年11月の再編後の各路線の実績値以下とする。（10%程度の増を許容する。）	令和3年11月10日に再編を行った直後のため、実績値なし。
		※ 右記参照	-	-	-	-