

8. 公共交通改善施策の評価

(1) 評価の目的

公共交通改善施策の効果や今後の課題等を明らかにして、次のサイクルにおける施策展開に結び付けるために評価を行う。

(2) 評価方法の基本的考え方

- 計画目標の進展状況が把握できるようにする
- 時間や費用が大きいかからずに作成できるようにする
- 市民にもわかりやすく説明できるようなものとする

(3) 評価の時期

公的支援のPDCAサイクルに合わせて、3年ごとに実施する。
なお、1年ごとに把握可能な指標で経過チェックを実施する。

(4) 評価指標の検討

【計画目標1: 公共交通確保維持に対する市民の意識改革と利用促進】

- バスの利用促進が進んだか → $\text{バス利用率} = \frac{\text{年間輸送人員}}{\text{青梅市の人口} \times 365 \text{ 日}}$
※人口減少を考慮して利用率とした

【計画目標2: 自家用車を利用しなくても安心して暮らせる、バス路線を中心に多様な交通手段を利用できる利便性の高い総合交通体系の構築】

- 公共交通のサービスレベルは向上したか → 実車走行キロ、路線長
- 公共交通利用が不便な人は減ったか → 公共交通サービス圏の大きさ
- 公共交通の利便性に対する市民の意識は向上したか → 市政総合世論調査
 - ・「今後も住み続けたい人→住み続けたい主な理由」の「交通の便が良い」の割合
 - ・「住み続けたいと思わない人→移転したい主な理由」の「交通の不便である」の割合
 ※市政総合世論調査は5年おきの実施であるため、評価期間との整合に注意が必要

【計画目標3: 持続可能な公的支援制度の整備】

- バス路線の経営状況は改善されたか → 全体の収支率
- 公的支援は効果的に使われたか → $\text{一人当たり公的支援額} = \frac{\text{公的支援額}}{\text{年間輸送人員}}$
※年間輸送人員は公的支援対象系統のみとする

【計画目標4: 中心市街地のにぎわいを創出し、拠点性・一体性を高める公共交通の整備】

- 中心市街地の活力・拠点性は高まったか → 中心市街地3駅の一日平均の乗車人員数
- " " → 中心市街地の居住人口
- " " → 中心市街地の事業所数・従業者数
(卸売業・小売業、宿泊業・飲食サービス業、生活関連サービス業・娯楽業)

※事業所数・従業者数は経済センサスの町丁・大字別集計が利用可能だが、2～3年おきの実施で、結果公表まで2年を要していることから、評価期間との整合に注意が必要