

第6章 計画の達成状況の評価

6-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

計画に基づく事業の実施により、計画の目標の達成状況の評価するため、以下の数値指標を定めます。

計画目標			
数値指標	現状値 R2 年度	中間値 R6 年度末	目標値 R8 年度末
安全で快適な移動環境の創造			
公共交通利用者数（路線バス、コミバス、乗合タクシーの合計値）	240,208 人	280,000 人	290,000 人
平均乗車密度（定時定路線）	1.72(平日) 1.13(休日) ※R3 年度	1.8(平日) 1.2(休日)	1.9(平日) 1.2(休日)
主要施設への公共交通停留所の有無	-	現状維持	現状維持
環境に配慮した持続可能な交通環境の形成			
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（コミバス、乗合タクシーの合計値）	32%	33%	35%
住民一人あたりの公共交通運行に係る公的資金投入額（路線バス、コミバス、乗合タクシーの合計値）	1,429 円	1,415 円	1,400 円
公共交通の CO <sub>2</sub> 排出量の削減（路線バス、コミバスの合計値）	285g/人 km	245g/人 km	235g/人 km
安心して利用できる公共交通を守る施策の展開			
情報のオープンデータ化	0%	100%	100%
公共交通の交通事故数（コミバス） ※軽微な物損・被害事故を除く	0 件	0 件	0 件
公共交通利用体験チケットの利用者数	45 人 ※R1 年度の 半年間	100 人	100 人

## 6-2. 数値目標の設定根拠

### (1) 安全で快適な移動環境の創造

#### ① 公共交通利用者数

平成 24 年度から令和元年度までの減少傾向をもとに、令和元年度の 357,116 人から年約 3%減の水準まで利用者数を戻すことを目標値に設定します。

令和 2 年度および 3 年度は感染症拡大の影響により利用者数が急減しており、これらの影響からの回復を目指します。

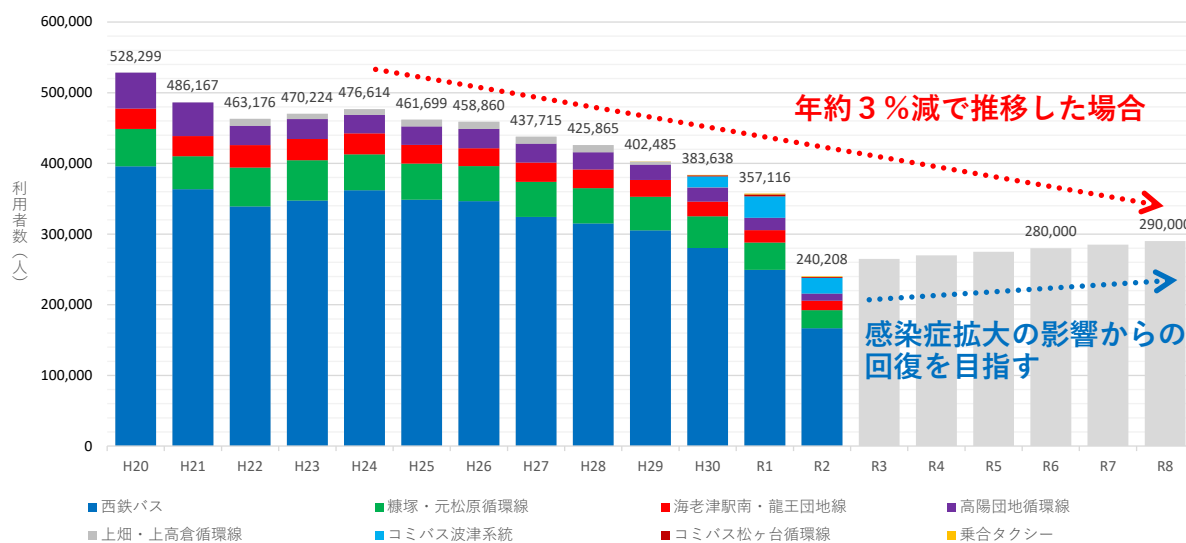


図 49 利用者数の推移と予測

② 平均乗車密度（定時定路線）

平均乗車密度※とは、路線バス等の利用者数の多寡を示す指標です。例えば、バスが起点から終点まで運行すると、一般的にはバス停区間によって乗車人数が変化します。この変化を、バス停間の距離の違いも考慮して平均化し算出します。

令和3年度はコミュニティバス全路線の平均で平日：1.72人、休日：1.13人にとどまっており、運行効率性が高いとは言えない状況です。運行の適切な見直しにより、定時定路線運行を行う西鉄バスやコミュニティバスでこの指標の改善を目指します。

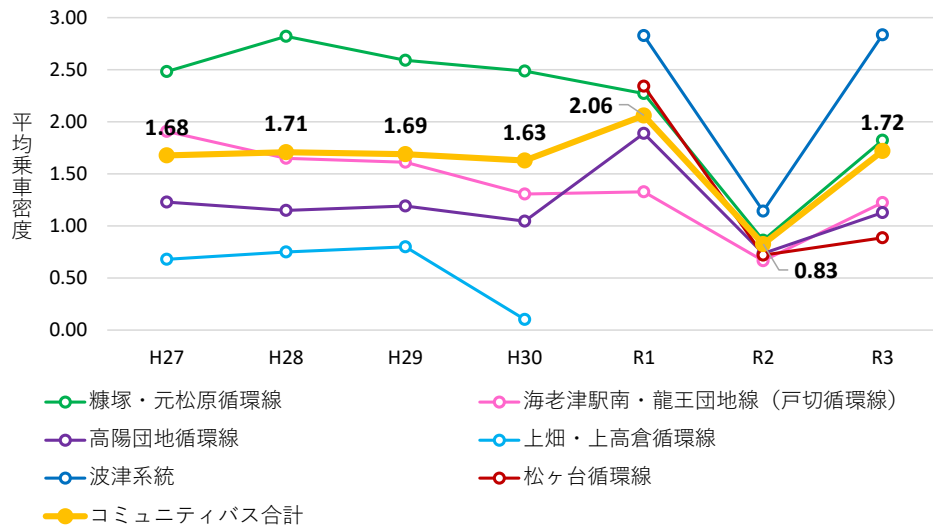


図 50 コミュニティバスの平均乗車密度の推移（平日）

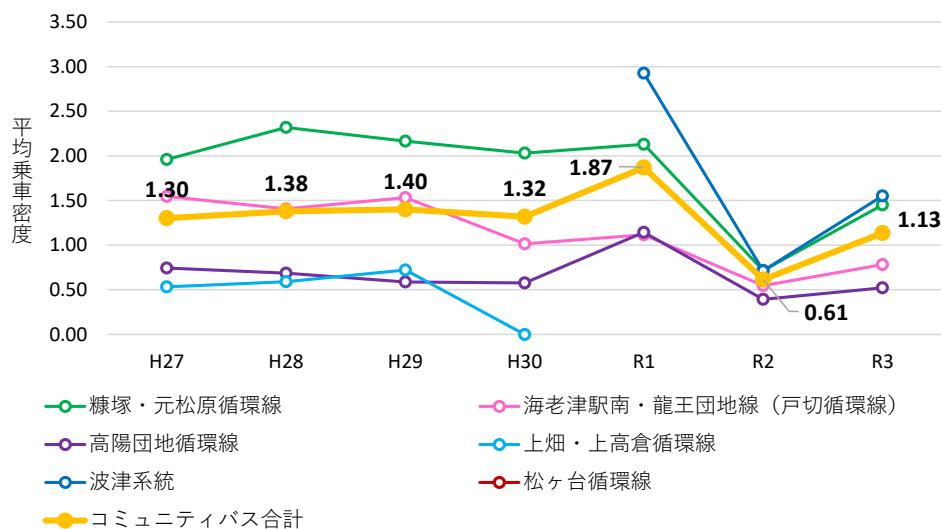


図 51 コミュニティバスの平均乗車密度の推移（休日）

※算定式：ある路線（系統）の平均乗車密度（人/台）＝輸送人・km ÷ 実車走行台・km

輸送人・kmは利用者の延べ輸送（移動）距離であり、実車走行台・kmはその輸送のために車両が走った延べ距離です。

### ③ 主要施設への公共交通停留所の有無

町内の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーによって、町内主要施設への公共交通のアクセス性が確保されています。

路線によって施設へのアクセス性は異なりますが、運行水準や運行路線の適正化を図りながらも、これらの施設へのアクセス性を引き続き確保していきます。

表 8 町内主要施設への公共交通停留所設置状況

施設 主要施設 路線名	駅		公共施設						病院		買い物			学校						
	海老津駅(北口)	海老津駅(南口)	町民総合グラウンド	岡垣サンリーアイ	岡垣町役場	いこいの里	東部公民館	中央公民館	おんが病院	おかがき病院	イオン岡垣	鍋田(ダイレックス)	ハローデイ	コスモス岡垣店前	小学校			中学校		
															内浦小学校	吉本小学校	海老津小学校	山田小学校	戸切小学校	岡垣中学校
松ヶ台循環線	○		○	○	○							△					△		△	
波津系統(西鉄バス)	○		○	○	○			△	○			△			△	△	△			△
波津系統(コミュニティバス)	○		○	○	○	○		△	○						△	△	△			△
糠塚・元松原循環線	○		○	○		○		○	○	○	○	△					△	△		△
海老津駅南・龍王団地線	○	○	○	○		○		○	○	○	○	△						△	△	△
高陽団地循環線	○						○	○			○			○				△		
乗合タクシー	○			○	○	○		○	○	○	○	○								

◎=町に一つの施設でバス停有 ○=施設にバス停有 △=施設から半径500mの範囲にバス停有

(2) 環境に配慮した持続可能な交通環境の形成

① 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率<sup>※1</sup>

本町のコミュニティバスおよび乗合タクシーの収支率は、継続的な改善によって収支率が改善傾向にあります。特に、平成30年10月の路線再編・運賃改定以降は収支率30%以上を維持しております。

今後も、利便性の維持・向上を図りながらも継続的な改善を行い、収支率の向上を目指します。

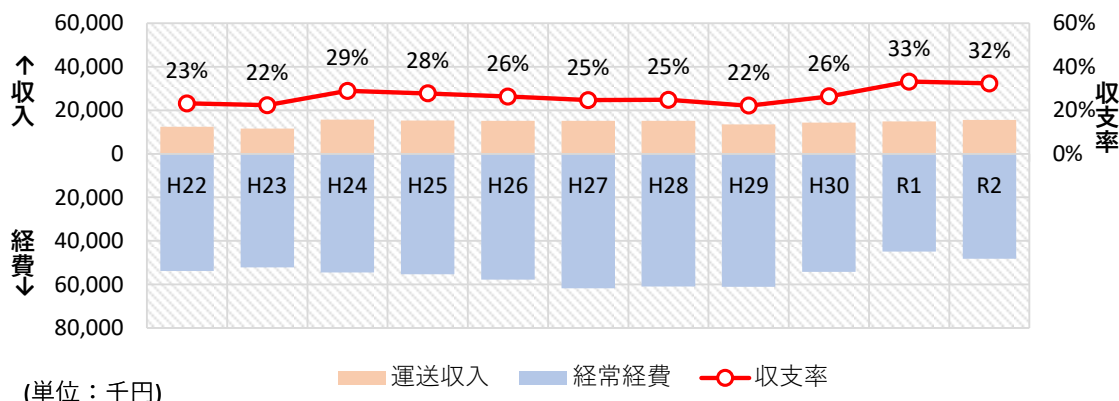


図 52 公共交通事業の収支率の推移

※1：収支率算出に当たっての経費は運行に係る経費のみを計上し、車両購入費や協議会運営費を除く

② 住民一人あたりの公的資金投入額<sup>※2</sup>

公共交通の運行維持に対する本町の公的資金投入額は40百万円から55百万円程度を推移していますが、公共交通路線網の再編を行った時期（平成30年度から令和元年度）では、公的資金投入額を抑制できていることが分かります。

人口は32,000人前後を微減傾向で推移していますが、将来的にはさらに人口減少が見込まれるため、適切な運行の見直しを行いながらも、町民や来訪者の移動手段を確保するため、人口1人あたりの公的資金投入額の維持を図ります。

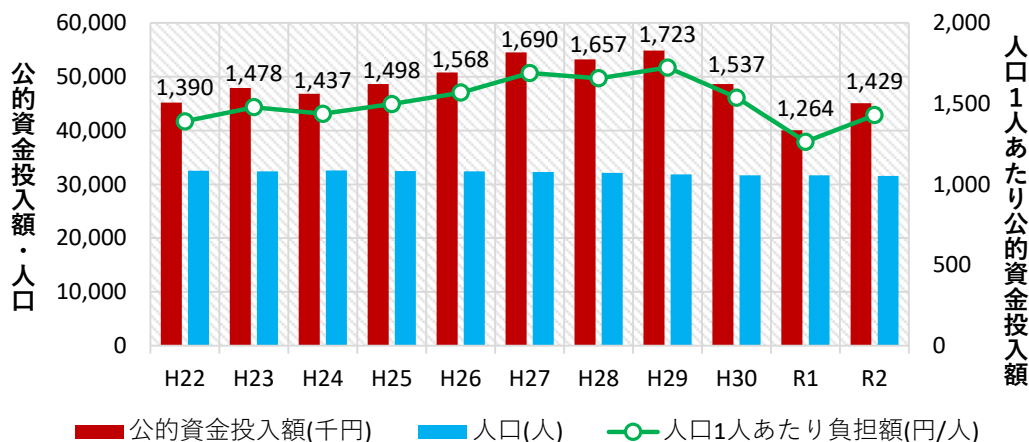


図 53 住民一人あたり公的資金投入額の推移

※2：運行に係る経費から収入を引いた値とし、経費には車両購入費や協議会運営費を除く

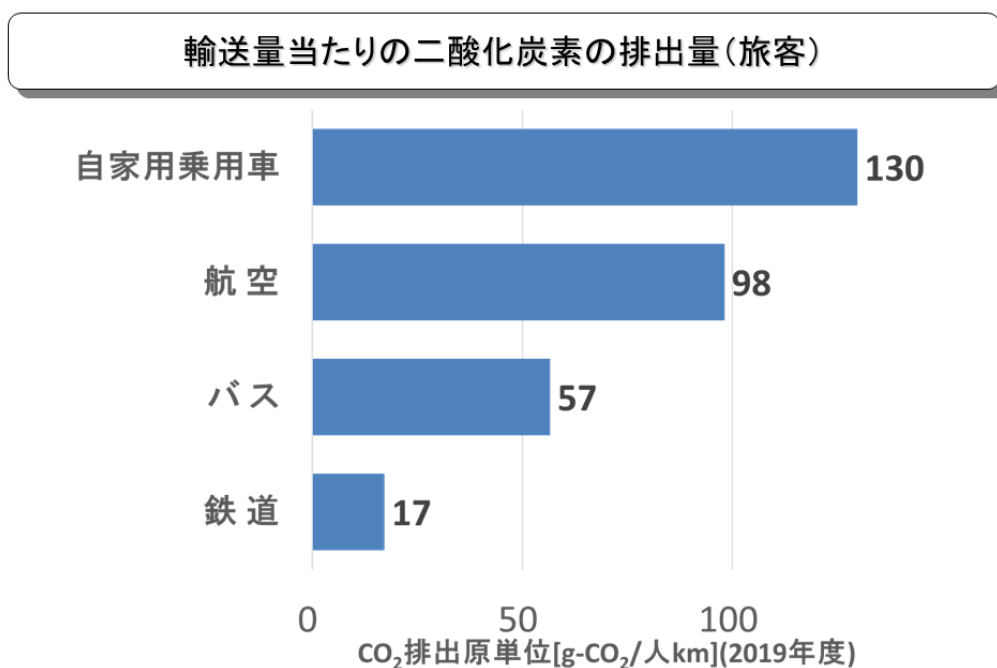
### ③ 公共交通のCO<sub>2</sub>排出量の削減

町内の路線バス・コミュニティバスの環境負荷について、令和3年4月の利用実績をもとに算出したところ、西鉄バスとコミュニティバスの合計では、1人1kmを輸送するために排出するCO<sub>2</sub>は285g-CO<sub>2</sub>となっており、これは、自家用車の全国平均のCO<sub>2</sub>排出量130g-CO<sub>2</sub>よりも倍以上高い環境負荷となっています。

運行効率化に努めながらも、利用促進によって利用者数の増加を図り、更なる環境負荷の軽減を推進します。一方で、利用者にやさしく環境にもやさしい車両等の開発動向次第で、積極的に導入を検討します。

表 9 町内公共交通のCO<sub>2</sub>排出量

	年間輸送人キロ (人km)						合計	燃料消費量 (ℓ)	総走行キロ (km)	燃費 (km/ℓ)	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> )	輸送人キロあたりCO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /人キロ)
	日平均輸送人キロ (人km/日)			運行日数 (日)								
	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝						
西鉄バス	1,093	539	285	241	51	69	310,499	26,765	125,796	4.70	70,098	226
ポンチョ	438	218	162	241	51	69	127,808	16,392	55,499	3.39	42,930	336
ジャンボ	781	521	364	241	51	69	239,845	30,710	175,052	5.70	80,430	335
<b>全車両合計</b>							<b>678,153</b>	<b>73,867</b>			<b>193,457</b>	<b>285</b>



出典：国土交通省環境政策課資料

図 54 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客)

(3) 安心して利用できる公共交通を守る施策の展開

---

① 情報のオープンデータ化

本町の公共交通運行状況は現在、オープンデータとして外部への提供を行っておりませんが、今後、データの整備をするとともに、乗り継ぎ検索サイト等に対して情報提供を行えるよう、オープンデータ化を図ります。

また、ダイヤ改正の都度、更新を行うことで、提供率 100%を目指します。

② 公共交通の交通事故数（コミバス） <安全な公共交通の維持>

本町のコミュニティバスは、運行開始以降、軽微な物損事故や被害事故を除くと交通事故ゼロを継続しており、安全な公共交通として運行しています。

今後も交通事故ゼロの継続を目指します。

③ 公共交通利用体験チケットの利用者数

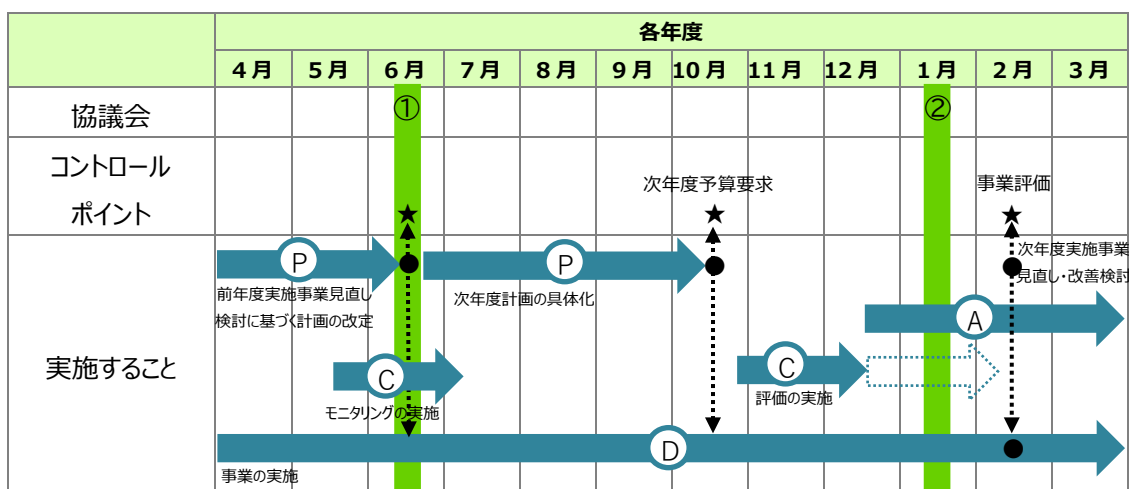
本町では、令和元年度より出前講座などを通じて公共交通を身近に感じてもらうよう、公共交通利用体験チケットを配布しており、令和元年 10 月から令和 2 年 3 月までの半年間で計 45 名の利用がありました。

感染症拡大に伴い令和 2 年度以降は実施できておりませんが、感染症の収束とともに出前講座を再開し、同チケットの配布を行うことで、利用体験機会の増加を図ります。

### 6-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。そのために、継続的に取組みを実施していく (Do) と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し (Check)、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し (Action)、新たな取組みの計画を立案する (Plan) という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていきます。このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

表 10 PDCA の実施サイクル





## 6-4. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本町を中心に、岡垣町地域公共交通協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

事業主体	役割
岡垣町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び岡垣町との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成