

地方創生に資する総合交通施策の評価手法（案）について

1 概要

地方創生の実現は、人口減少に直面する多くの市町村が直面する喫緊の課題である。また、地域の交通ネットワークは、日常生活や経済活動に不可欠なインフラであり、都市と地方の交流や新たな地域構造の形成等を目指す地方創生において、重要な役割を担うことが期待されている。

このため、地方創生に資する交通施策を効率的・効果的に展開するためには、交通の現況を客観的に把握するとともに、施策の効果を適切に評価することが重要である。そこで、交通ネットワークの整備水準と交通施策の実施水準という2つの視点から、交通施策による地方創生の効果を評価する手法（案）を検討したため、その評価手法（案）について、紹介する。

視点1）交通ネットワークの整備水準に関する評価【定量的評価】

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の政策基本目標から、社会・経済及び交通ネットワークの評価指標を設定し、GISデータ等を用いて、市町村別に交通ネットワークの整備状況を整理するとともに、社会・経済指標との関連を分析することにより、地方創生の視点から交通ネットワークの整備状況を市町村間で相対的に評価。

視点2）交通施策の実施水準に関する評価【定性的評価】

まち・ひと・しごと創生総合戦略、国土交通省のまち・ひと・しごと総合施策等から地方創生に資すると考えられる交通施策を整理し、市町村における実施状況を把握し、市町村間で比較することにより、交通施策の実施水準を定性的に評価。

「地方創生」に資する交通施策の立案には、
・交通の現況や交通施策による効果の客観的評価
・他市町村との比較による、自市町村のポジショニングの把握
が重要

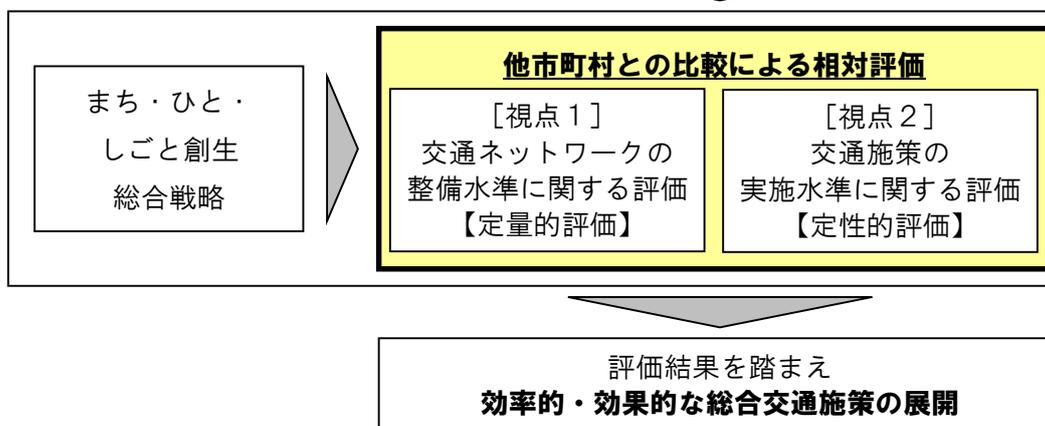


図 評価手法の考え方

2 交通ネットワークの整備水準に関する評価【定量的評価】

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の政策基本目標に関わる交通施策の取組状況を評価指標とし、市町村別に交通ネットワークの整備状況と社会・経済状況をとの関連を分析することで、地方創生に係る交通施策の取組を市町村間で相対的に評価した。

交通ネットワーク、社会・経済について、それぞれランク分けに加えて、双方の視点を組み合わせた総合評価により今後の交通ネットワーク整備の視点を抽出した。

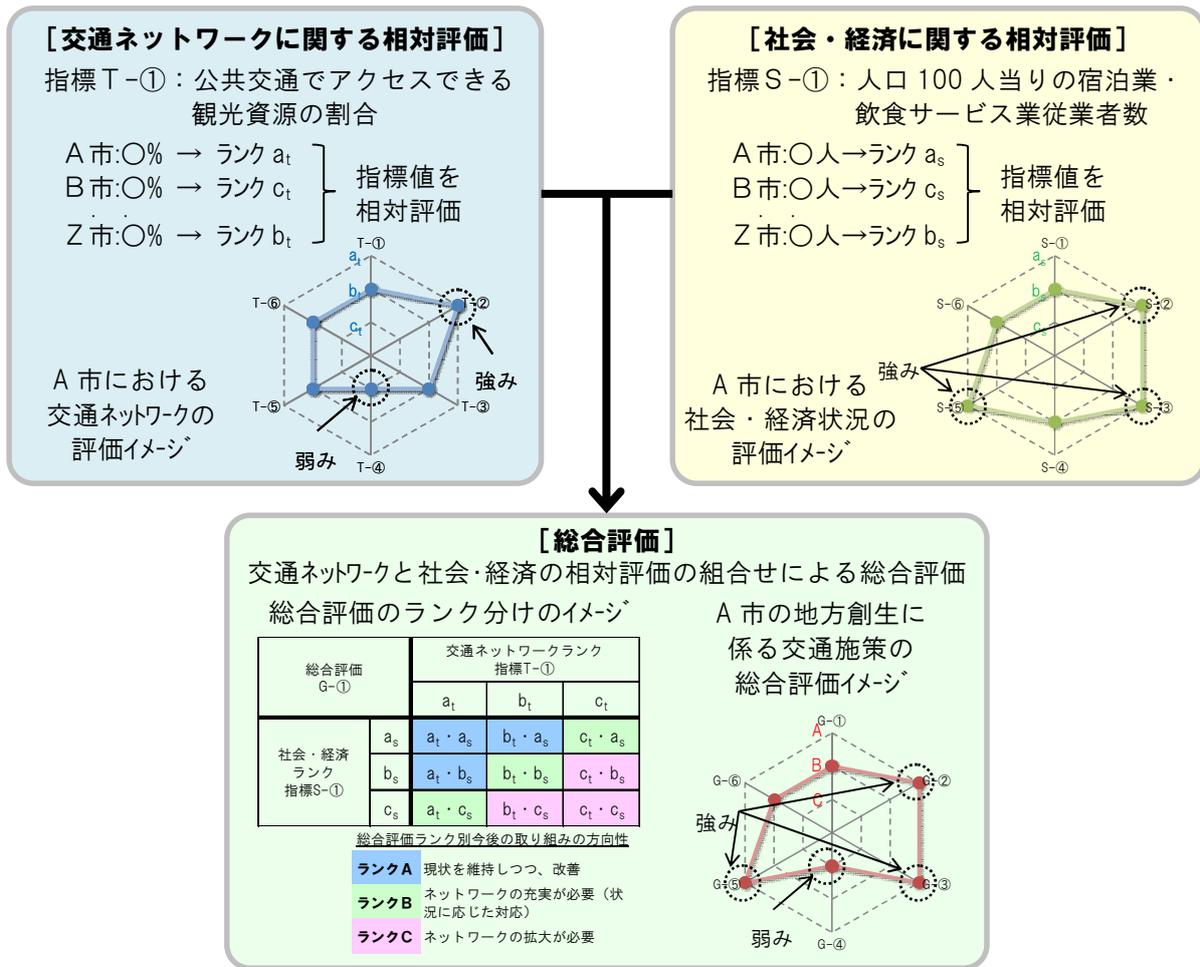


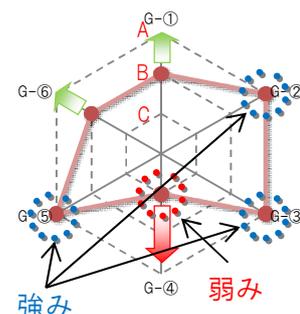
図 定量的評価の概要

評価結果の活用方法

- 地域の強み・弱みを把握するとともに、継続的にモニタリングすることにより、交通施策やその他施策について長期的・総合的な政策マネジメント（PDCA）に活用

総合評価 G-①		交通ネットワークランク 指標T-①		
		a_t	b_t	c_t
社会経済 ランク 指標S-①	a_s	$a_t \cdot a_s$	$b_t \cdot a_s$	$c_t \cdot a_s$
	b_s	$a_t \cdot b_s$	$b_t \cdot b_s$	$c_t \cdot b_s$
	c_s	$a_t \cdot c_s$	$b_t \cdot c_s$	$c_t \cdot c_s$

上位ランクを
目指しPDCA



1) 地方創生に関する交通施策の評価指標

まち・ひと・しごと創生総合戦略の政策の基本目標における交通施策に関する6つの政策課題それぞれについて、社会・経済状況、交通ネットワークの整備状況に係る定量的評価指標(案)を設定した。

表 定量的評価指標(案)

まち・ひと・しごと創生総合戦略		評価指標(案)	
政策の基本目標	交通施策に関連する政策課題	社会・経済状況	交通ネットワークの整備状況
地方における安定した雇用を創出する	観光産業の競争力強化	指標 S-① 人口100人当りの宿泊業・飲食サービス業従業者数	指標 T-① 公共交通でアクセスできる観光資源の割合
地方への新しいひとの流れをつくる	移住・二地域居住等の促進	指標 S-② 社会増減率	指標 T-② 広域交通拠点に公共交通でアクセスできる地域の割合
若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	子育て支援	指標 S-③ 出生率	指標 T-③ 子育て関連施設に公共交通でアクセスできる地域の割合
時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する	「小さな拠点」の形成	指標 S-④ 低密度居住地域の人口増減指数	指標 T-④ 身近な行政機関に公共交通でアクセスできる地域の割合
	コンパクトシティの形成	指標 S-⑤ 公共交通サービス提供エリアの人口増減指数	指標 T-⑤ 中心的な行政機関に公共交通でアクセスできる地域の割合
	地域連携による経済・生活圏の形成	指標 S-⑥ 総人口増減指数	指標 T-⑥ 圏域中心都市に公共交通でアクセスできる地域の割合

(1) 社会・経済状況に係る評価指標

社会・経済状況に係る定量的評価指標に用いたデータは下表の通りである。

データ入手の容易さも考慮し、使用するデータを選定した。

表 指標の内容

指標	説明	データの出典
指標 S-① 人口100人当りの 宿泊業・飲食サー ビス業従業者数	平成21年経済センサスによる宿泊業・飲食サービス業従業者数を平成22年国勢調査夜間人口で割った数値	総務省「経済センサス」(H21) 総務省「国勢調査」 (H22)
指標 S-② 社会増減率	人口千人当りの社会増減数の平成18年から平成22年の5か年の平均値	総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」 (H18~H22)
指標 S-③ 出生率	人口千人当りの出生数の平成18年から平成22年の5か年の平均値	厚生労働省「人口動態調査」(H18~H22)
指標 S-④ 低密度居住地域の 人口増減指数	平成17年時点の低密度居住メッシュ(10人/km ² 未満)における、平成17年を100としたときの平成22年の人口増減指数	総務省「国勢調査」(国勢調査—世界測地系1kmメッシュ) (H17,H22)
指標 S-⑤ 公共交通サービス 提供エリアの人口 増減指数	鉄道駅1km・バス路線500m圏内における、平成17年を100としたときの平成22年の人口増減指数	総務省「国勢調査」(国勢調査—世界測地系500mメッシュ) (H17,H22)
指標 S-⑥ 総人口増減指数	市町村全体における、平成17年を100としたときの平成22年の人口増減指数	総務省「国勢調査」 (H17,H22)

(2) 交通ネットワークの整備状況に係る評価指標

① 各指標の条件

交通ネットワークの整備状況に係る評価指標に用いたデータは下表の通りである。
公共交通によるアクセス圏域の設定にあたり、乗換回数や目的施設の制限を設定した。

○乗換回数の制限

各指標において想定される移動の頻度や地域構造などを踏まえ、公共交通の乗換に対する負担感を考慮した乗換回数の制限を仮定した。

例えば、T-②は日常生活圏を越える移動であり、数週間～1ヶ月に1回程度の頻度であることが多く、2回程度の乗換えは許容されると仮定した。一方、T-③は日常生活圏内の移動であり、発生頻度も高いことから、乗換えが生じないことが望ましいと仮定した。

○目的施設の制限

市町村役場は居住地の市町村の施設にアクセスできる必要があるため、自市町村内の施設のみを目的施設としている。

表 公共交通アクセス圏域設定の条件とデータの出典

指標	公共交通アクセス圏域設定の条件		データの出典
	乗換回数の制限	目的施設の制限	
指標 T-① 公共交通でアクセスできる観光資源の割合	—	—	国土交通省「国土数値情報__観光資源データ」(H26.9.30時点) 国土交通省「国土数値情報__地域資源データ」(H24.3.16時点)
指標 T-② 広域交通拠点※に公共交通でアクセスできる地域の割合 ※空港 or 新幹線駅	2	—	国土交通省「国土数値情報__空港データ」(H26.12.31時点) 国土交通省「国土数値情報__鉄道データ」(H26.12.31時点)
指標 T-③ 子育て関連施設(医療機関・保育所等の双方)※に公共交通でアクセスできる地域の割合 ※産科・産婦人科・小児科のある医療機関、保育所・認定こども園	0	—	医療機関：国土交通省「国土数値情報__医療機関データ」(H26.9時点) 保育所・認定こども園：国土交通省「国土数値情報__福祉施設データ」(H23)
指標 T-④ 身近な行政機関※に公共交通でアクセスできる地域の割合 ※市町村役場(本庁 or 支所・出張所)	0	自市町村内	国土交通省「国土数値情報__市区町村役場」(H26.8.31時点)
指標 T-⑤ 中心的な行政機関※に公共交通でアクセスできる地域の割合 ※市町村役場(本庁)	1	自市町村内	国土交通省「国土数値情報__市区町村役場」(H26.8.31時点)
指標 T-⑥ 圏域中心都市の中心的な鉄道駅に公共交通でアクセスできる地域の割合 ※定住自立圏形成市町村を対象に評価	1	圏域内	国土交通省「国土数値情報__鉄道データ」(H26.12.31時点)

② 公共交通のアクセス圏域

鉄道駅 1 km圏内又はバス路線 500m 圏内を公共交通のアクセス圏域とした。

③ 施設までアクセスできる地域の範囲

施設(目的地)まで公共交通を所定の乗換回数以内でアクセスできる地域(出発地)のメッシュ・人口を抽出し、全居住メッシュに対する割合を算出した。

メッシュの重心が公共交通でアクセスできるとする範囲内を公共交通アクセス圏メッシュとした。

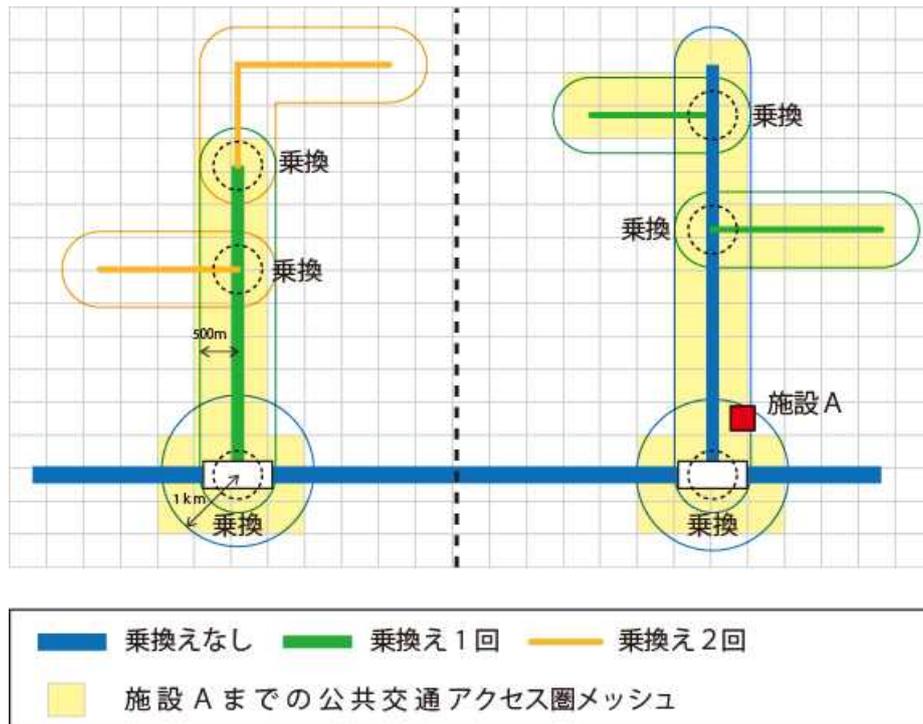


図 施設 A まで公共交通でアクセスできる地域

④ 地域交通ネットワーク

以下の資料を基に、地域交通のネットワークを作成した。

表 地域交通ネットワークに用いるデータ

項目	データ	備考
鉄道	国土数値情報 鉄道時系列データ (平成 26 年 12 月 31 日時点)	
路線バス	国土数値情報 バスルート (作成時点：概ね平成 22 年 7 月)	高速バス除く
コミュニティバス等	自治体 web サイトなどを基に作成 (作成時点：平成 27 年 11 月)	路線を定めないデマンドバス や過疎地有償運送等は除く

(3) 指標値に基づく各市町村の相対評価

① 交通ネットワークの整備状況と社会・経済状況の相対評価

各市町村の交通ネットワークの整備状況と社会・経済状況を相対的に評価するため、指標値を基に県内等におけるランク分けを行った。

ランク分けは、各指標値についてクラスター分析により市町村を3つの群に分け、値の大小により、ランク付けをした。

交通ネットワークの整備状況、社会・経済状況のランク分け
 ランク a：県内市町村の平均よりも上位の群
 ランク b：県内市町村の平均的な群
 ランク c：県内市町村の平均よりも下位の群

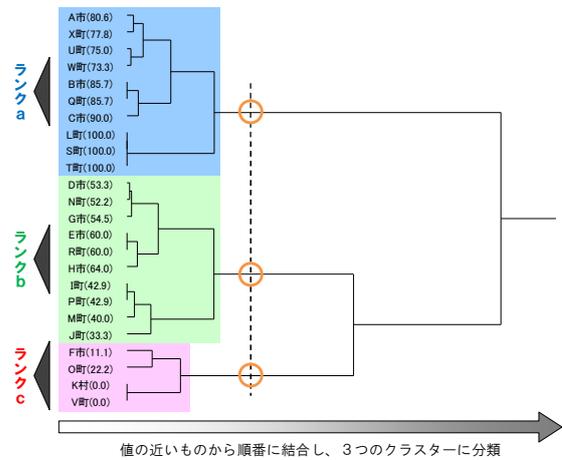


図 クラスター分析によるランク分けのイメージ

② 総合評価

交通ネットワークと社会・経済指標の関連を踏まえ、今後の交通ネットワーク整備の視点を抽出するため、交通ネットワークと社会・経済の双方の指標を組合せにより、総合的な評価を行った。また、評価結果をレーダーチャートにより「見える化」を行った。

ランクA：相対的に水準が高い→現状を維持しつつ、改善を検討

総合評価 G-①		交通ネットワークランク 指標T-①		
		a_t	b_t	c_t
社会経済 ランク 指標S-①	a_s	$a_t \cdot a_s$	$b_t \cdot a_s$	$c_t \cdot a_s$
	b_s	$a_t \cdot b_s$	$b_t \cdot b_s$	$c_t \cdot b_s$
	c_s	$a_t \cdot c_s$	$b_t \cdot c_s$	$c_t \cdot c_s$

ランクB：平均的
水準→必要に応じて、ネットワークの拡大を検討

ランクC：相対的に水準が低い→ネットワークの拡大を検討

図 総合評価の考え方

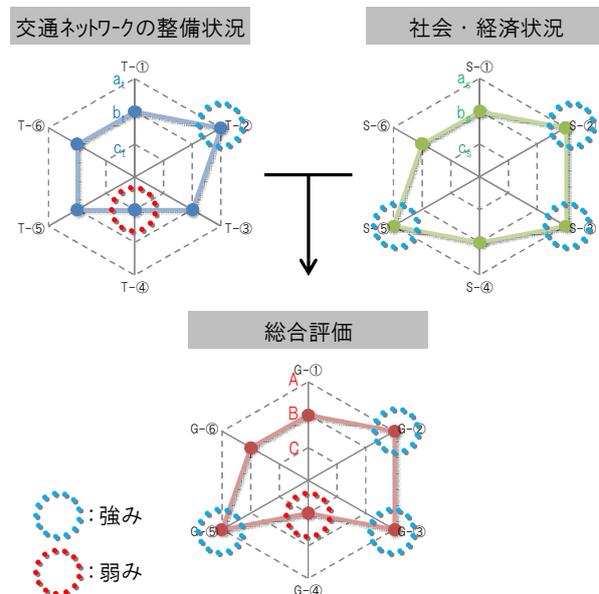


図 評価結果のレーダーチャート

ケーススタディ結果

評価手法（案）の有効性を検証するため、2つの県を対象にケーススタディを実施した。
ケーススタディの結果は以下の通りである。

○社会・経済状況と交通ネットワークの整備状況の相関

バラつきはあるものの、社会・経済状況と交通ネットワークの整備状況には一定の正の相関がみられた。

表 社会・経済状況と交通ネットワークの整備状況の相関係数

テーマ	指標 上段：交通ネットワークの整備状況 下段：社会・経済指標	相関係数		
		A県	B県	A県・B県
観光産業の競争力強化	公共交通でアクセスできる観光資源の割合（％）	0.482	0.099	0.261
	人口100人当り宿泊業、飲食サービス業従業者数（人/百人）			
移住・二地域居住等の促進	広域交通拠点に公共交通でアクセスできる地域の割合（％）	0.449	0.291	0.335
	人口の社会増減率（％）			
子育て支援	子育て関連施設に公共交通でアクセスできる地域の割合（％）	0.603	0.186	0.322
	出生率（‰）			
小さな拠点の形成	身近な行政機関に公共交通でアクセスできる地域の割合（％）	0.353	0.069	0.098
	低密度居住地域の人口増減率（H17=100）			
コンパクトシティの形成	中心的な行政機関に公共交通でアクセスできる地域の割合（％）	0.399	0.040	0.097
	公共交通エリアの人口増減率（H17=100）			
地域連携による経済・生活圏の形成	圏域中心都市に公共交通でアクセスできる地域の割合（％）	0.738	0.178	0.508
	人口増減率（H17=100）			

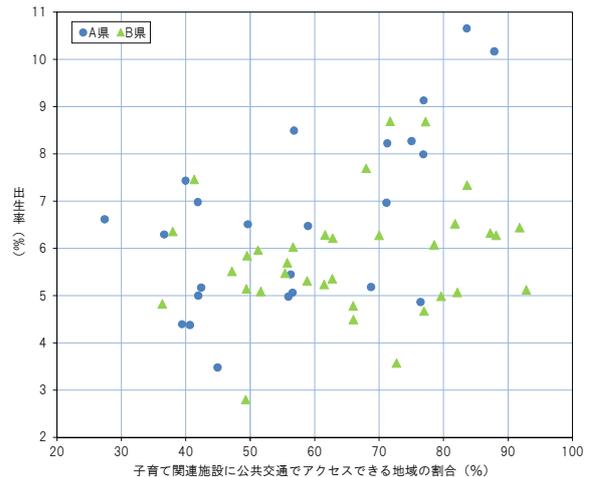


図 子育て関連施設に公共交通でアクセスできる地域の割合（面積ベース）と出生率の相関

○指標値に基づく各市町村の相対評価

全体的に水準が高い、全体的に水準が低いあるいは指標によりランクにバラつきがあるなど、市町村ごとの強み・弱みが抽出された。

表 総合評価の結果（A県）

	交通ネットワークに関する相対評価	社会・経済指標に関する相対評価	総合評価
A-ア			
A-キ			
A-ナ			

T-①：公共交通でアクセスできる観光資源の割合
 T-②：広域交通拠点に公共交通でアクセスできる地域の割合
 T-③：子育て関連施設に公共交通でアクセスできる地域の割合
 T-④：身近な行政機関に公共交通でアクセスできる地域の割合
 T-⑤：中心的な行政機関に公共交通でアクセスできる地域の割合
 T-⑥：圏域中心都市に公共交通でアクセスできる地域の割合
 S-①：人口100人当りの宿泊業、飲食サービス業従業者数
 S-②：社会増減率
 S-③：出生率
 S-④：低密度居住地域の人口増減率
 S-⑤：公共交通サービスエリアの人口増減率
 S-⑥：人口増減率
 B-①：観光産業の競争力強化
 B-②：地方自治体の発達、企業の地方拠点を強化
 B-③：子育て支援
 B-④：中山間地域等における「小さな拠点」の形成
 B-⑤：コンパクトシティの形成
 B-⑥：地域連携による経済・生活圏の形成

表 相対評価結果（A県県内ランク、抜粋）

市町村	観光産業の競争力強化		移住・二地域居住等の促進		子育て支援		小さな拠点の形成		コンパクトシティの形成		地域連携による経済・生活圏の形成	
	県内ランク	広域ランク	県内ランク	広域ランク	県内ランク	広域ランク	県内ランク	広域ランク	県内ランク	広域ランク	県内ランク	広域ランク
A-ア	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A-イ	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	-	-
A-ウ	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A-エ	B	B	B	B	A	B	A	B	B	B	A	B
A-オ	B	B	B	B	B	B	C	B	C	B	A	-
A-カ	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	B	-
A-キ	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	B	-
A-ク	B	A	C	C	C	C	B	B	C	B	-	-
A-ケ	C	C	C	C	C	C	B	B	C	B	C	C
A-コ	B	A	B	B	C	C	B	C	B	A	C	C
A-サ	C	C	B	A	B	C	A	A	B	A	B	B
A-シ	A	A	A	A	A	A	-	-	A	A	A	A
A-ス	B	B	C	C	C	C	B	B	C	B	C	C
A-セ	B	B	C	C	C	C	A	A	C	B	C	C
A-ソ	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	B	-
A-タ	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	B	C
A-チ	A	A	B	C	B	B	A	A	B	A	-	-
A-ツ	A	A	A	A	A	A	-	-	A	A	A	A
A-テ	A	A	A	A	A	A	-	-	A	A	A	A
A-ト	A	A	A	A	A	A	-	-	A	A	A	A
A-ナ	B	B	A	A	B	C	C	C	B	A	B	B
A-ニ	C	C	B	C	C	C	C	C	C	B	C	C
A-フ	B	B	C	C	C	C	C	C	C	B	-	-
A-ヘ	A	A	B	C	C	B	C	C	B	A	-	-

ランクA：現状を維持しつつ、改善
 ランクB：ネットワークの充実が必要（状況に応じた対応）
 ランクC：ネットワークの拡大が必要
 県内ランク：A県におけるランク、広域ランク：A・B両県におけるランク

3 交通施策の実施水準に関する評価【定性的評価】

1) 概要

まち・ひと・しごと創生総合戦略、国土交通省のまち・ひと・しごと総合施策等から地方創生に資すると考えられる交通施策を抽出し、これらの交通施策について、市町村の交通施策担当者を対象としたアンケートにより、実施状況や地方版総合戦略への反映方法等を把握した。

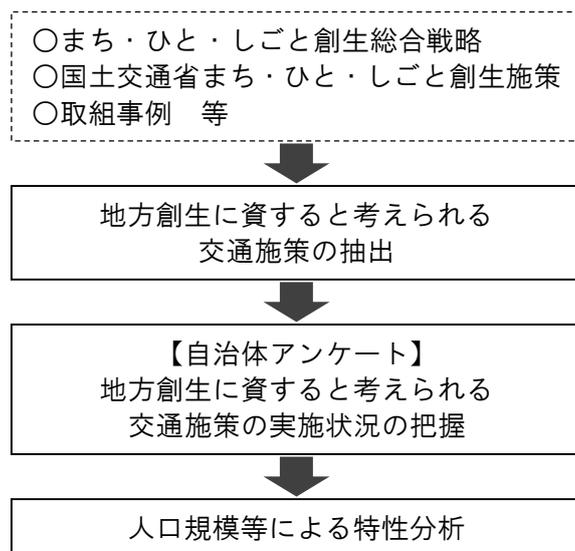


図 定性的評価の検討の流れ

市町村における交通施策の実施状況に係るアンケート調査

<アンケートの概要>

- 対象：市町村の交通施策担当者
- 期間：平成 27 年 11 月 5 日～平成 27 年 12 月末
- 配布・回収：電子メールにより調査票（電子ファイル）を配布・回収
- 配布数：1,592
- 回収数：554
- 回収率：34.8%

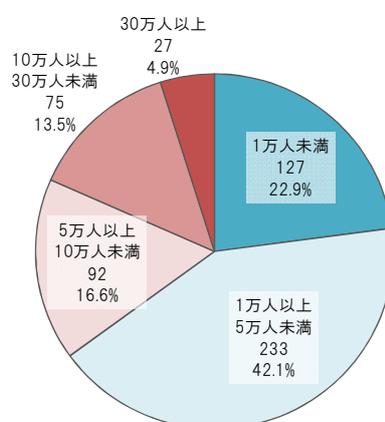


図 人口規模別回答市町村の構成割合

(1) 単純集計結果

生活サービスへのアクセス確保に係る実施率が高いが、今後は公共交通の再編や交通結節点の整備への取り組み意向が強い。

表 交通施策の取組状況 単純集計結果

項目	施策例	取組状況			
		①実施率	②実施予定率	①+②の割合	
観光産業の競争力強化	広域的な交通ネットワークの整備	17.0	4.0	20.9	
	広域交通拠点と観光地を結ぶ二次交通の整備	11.6	4.2	15.7	
	広域観光周遊ルート of 整備	17.5	11.6	29.1	
	観光地を結ぶ公共交通の整備	15.7	5.2	20.9	
	観光地を回遊できる交通手段の整備	23.3	4.0	27.3	
	観光地の道路の無電柱化・緑化等	13.4	3.8	17.1	
	外国人等にも配慮した交通情報の提供	12.8	10.6	23.5	
	観光客等の交通費の負担軽減策	4.7	1.3	6.0	
移住・二地域居住等の促進	広域的な交通ネットワークの整備	17.0	4.0	20.9	
	移住希望者・二地域居住者等の交通手段の整備	2.5	0.7	3.2	
	移住希望者等の交通費の負担軽減策	2.0	1.3	3.2	
子育て支援	ベビーカーを畳まずに乗れる公共交通の整備	13.7	1.6	15.3	
	交通施設のバリアフリー化	29.1	3.8	32.9	
	中心市街地等におけるベビーカーの貸出	2.3	0.2	2.5	
	保育園等への通園に配慮した交通手段の整備	9.4	1.3	10.6	
	高校生の通学に配慮した交通手段の整備	29.2	2.5	31.8	
「コンパクト+ネットワーク」の考え方を基礎にした多層的な地域構造の実現	小さな拠点の形成	生活サービス機能にアクセスする交通手段の整備	25.1	6.1	31.2
		中心市街地にアクセスする交通手段の整備	50.4	5.2	55.6
		貨客混載等複合的な交通サービスの整備	0.7	2.0	2.7
		道の駅等の交通結節点の整備	16.8	11.9	28.7
	コンパクトシティの形成	市街地・居住地の集約化に合わせた公共交通の再編	13.9	24.9	38.8
		主要な路線における幹線交通の整備	13.9	4.9	18.8
		鉄道駅・バスターミナル等の交通結節点の整備	24.7	15.2	39.9
		中心市街地の歩行空間・自転車利用環境の整備	20.6	6.1	26.7
	地域連携による経済・生活圏の形成	周辺市町村と連携した交通手段の整備	40.3	6.5	46.8
		周辺市町村と連携した交通ネットワークの形成	10.1	9.9	20.0
周辺市町村と連携した交通情報の提供、MM		10.1	5.6	15.7	

 : 実施率が高い施策

 : 実施予定率が高い施策

(2) 人口規模別施策の実施状況

人口が多い市町村では、景観形成、バリアフリー化といった快適性・利便性等を高める施策やコンパクトシティに係わる施策に取り組む一方、人口が少ない市町村では、各種施設へのアクセス確保するための施策に取り組んでいることが判明した。

人口規模が小さい市町村では、生活サービスへのアクセス確保に重きが置かれている一方、人口規模が大きいほど、多様なモードの導入、バリアフリー化など質の高い交通を目指した取り組みを行っていることが判明した。

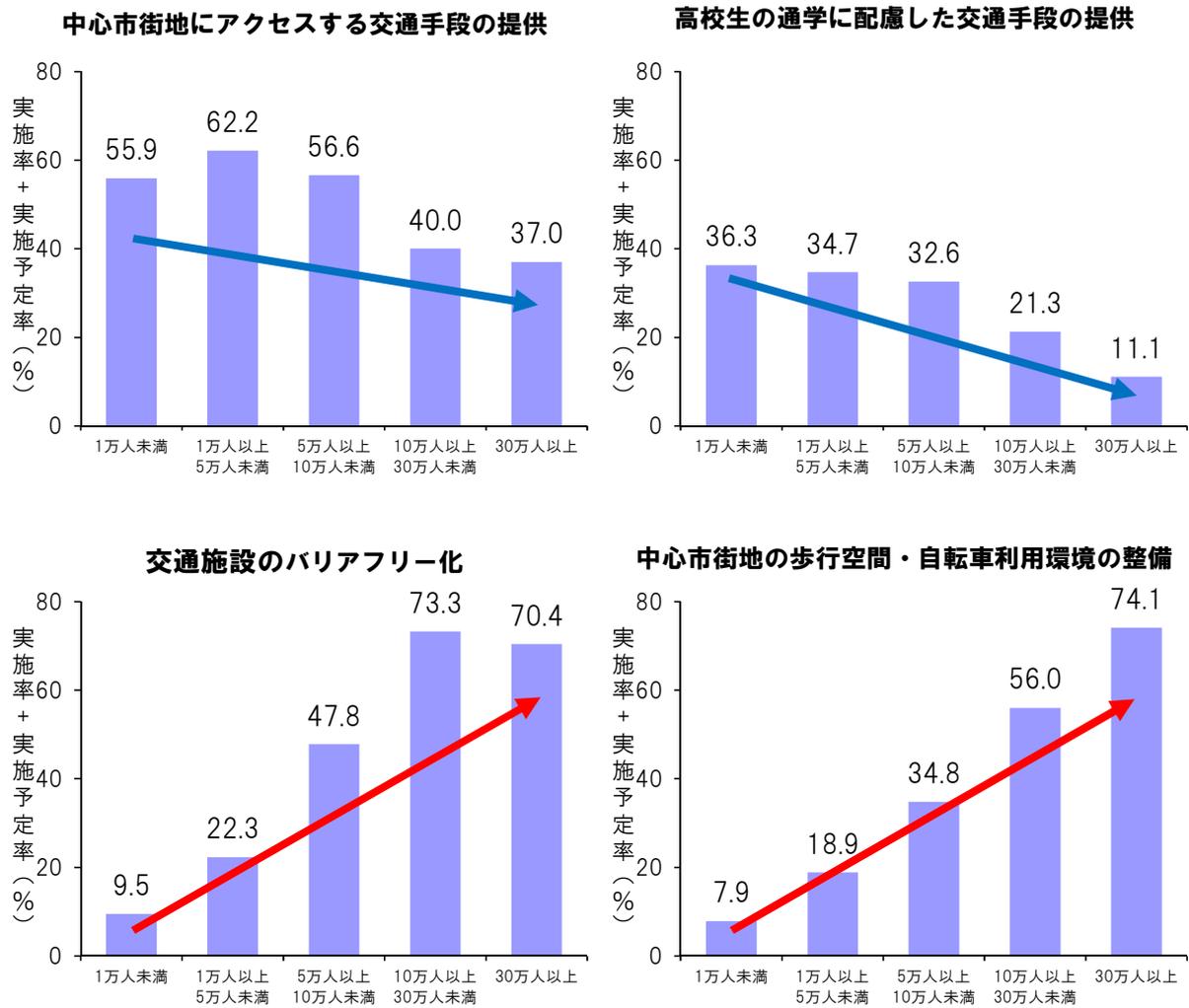


図 人口規模別の主な施策の実施状況

表 人口規模別の施策実施状況

テーマ	施策例	人口規模別実施状況 (%)				
		1万人未満	1万人以上 5万人未満	5万人以上 10万人未満	10万人以上 30万人未満	30万人以上
観光産業の競争力強化	広域的な交通手段の誘致	13.3	21.0	30.4	21.3	22.2
	広域交通拠点から観光地までの二次交通の提供	9.5	17.6	15.2	24.0	7.4
	広域観光周遊ルートの整備	25.2	30.1	32.7	32.0	18.5
	観光施設間を回遊する公共交通の運行	13.4	21.0	23.9	30.7	18.5
	観光施設間を回遊する交通手段の提供	20.5	24.9	29.4	37.3	44.4
	観光地の無電柱化・緑化等	11.0	10.8	16.3	37.4	48.1
	外国人等にも配慮した交通情報の提供	17.3	19.3	27.1	33.4	48.1
	観光客等を対象とした交通費の負担軽減策	5.5	5.2	4.4	10.7	7.4
移住・二地域居住等の促進	広域的な交通手段の誘致	13.3	21.0	30.4	21.3	22.2
	移住希望者等に対する交通手段の提供	3.2	3.0	4.3	2.7	3.7
	移住希望者等を対象とした交通費の負担軽減策	5.5	3.8	1.1	1.3	0.0
子育て支援	ベビーカーを畳まずに乘れるバス等の導入	4.7	12.5	20.7	33.4	22.2
	交通施設のバリアフリー化	9.5	22.3	47.8	73.3	70.4
	中心市街地等におけるベビーカーの貸出	0.8	1.3	2.2	5.3	14.8
	保育園への通園に配慮した交通手段の提供	17.3	9.9	7.6	9.3	0.0
	高校生の通学に配慮した交通手段の提供	36.3	34.7	32.6	21.3	11.1
小さな拠点の形成	生活サービス機能にアクセスする交通手段の提供	30.7	34.0	31.5	24.0	29.6
	中心市街地にアクセスする交通手段の提供	55.9	62.2	56.6	40.0	37.0
	旅客と貨物の混載等による交通サービスの提供	0.8	3.9	3.3	2.7	0.0
	道の駅等の交通結節点の整備	25.2	34.4	22.8	25.4	25.9
コンパクトシティの形成	市街地・居住地の集約化に合わせた公共交通の再編	22.0	37.7	46.7	57.3	48.1
	主要な路線への幹線的な交通手段の導入	15.8	17.6	19.6	24.0	25.9
	鉄道駅・バスターミナル等の交通結節点の整備	14.2	38.7	53.2	64.0	59.2
	中心市街地の歩行空間・自転車利用環境の整備	7.9	18.9	34.8	56.0	74.1
地域連携による経済・生活圏の形成	周辺市町村と連携した交通手段の提供	49.6	46.8	51.1	41.4	33.3
	周辺市町村と連携した交通ネットワークの形成	15.7	23.6	13.0	21.4	29.6
	周辺市町村と連携した交通情報の提供、MM	6.2	18.9	14.2	21.3	22.2

凡例： 20%未満 20%以上30%未満 30%以上40%未満 40%以上50%未満 50%以上60%未満 60%以上

注) 数値は「実施している」、「実施予定」の割合の合計。単位は%

 : 人口規模が大きいほど実施率が高い施策 : 人口規模が小さいほど実施率が高い施策

4 地方創生に資する総合交通施策の評価手法(案)の留意事項

地方創生に資する総合交通施策の評価手法(案)は、市町村を一律に相対的に評価するため、入手が容易なデータを使用し、簡便な算出条件を仮定したうえで、試行的に算出しているものである。

そのため、本手法による評価結果は、あくまで各市町村において交通施策を検討する際の参考情報の1つとして活用することを想定している。

また、活用にあたっては、以下のことに留意する必要がある。

1) 交通ネットワークの整備水準に関する評価【定量的評価】について

①鉄道・定路線型のバスのみを評価

定量的評価手法は、鉄道・定路線型のバスのみを交通ネットワークとして評価しており、地域の移動のしやすさを網羅的に評価できている訳ではない。

特に、大都市の一部を除き、自動車地域交通において重要な役割を果たしており、道路の整備状況なども、移動のしやすさに大きな影響を与える要素である。

また、公共交通についても、今回対象とした鉄道・定路線型のバスのネットワーク(網構成)以外に、運行本数・運行日等のサービス水準や路線を定めないドア・トゥ・ドア型の公共交通サービスの存在も移動のしやすさに影響を与える。

②関連分野も含めた総合的な取組が必要

人口増減といった社会・経済指標は、様々な要素が複雑に影響し合った結果が顕在化したものである。そのため、地方創生を実現するためには、交通施策の重要性を認識しつつ、関連分野と連携しながら総合的な取組を推進する必要がある。

2) 交通施策の実施水準に関する評価【定性的評価】について

定性的評価手法は、人口規模に近い市町村の施策の実施状況を知ること、自市町村の交通施策を相対化することを目的としたものであり、他市町村と同様の交通施策を実施することを推奨するものではない。

また、施策例は、本検討において抽出したものであり、交通施策はこれだけではない。各市町村においては、地域の実情や目指す将来像などを踏まえ、施策を検討することが求められる。