

【補足資料】

10/10の私の話題提供メモ『地域公共交通部会のミッションは何か？～個々の具体方策の論議を越え、実効ある活性化に不可欠な「基本フレーム」の検討が急務～』の中で、当日下午記の部分についてご質問もいただきましたので、補足説明をいたします。

②目標設定のあり方

- ・具体的で(できるだけ)数値化可能な目標設定が不可欠(現状評価と目標到達検証を可能に)
- ・自らのポジションを知ることがすべての原点:(国内他都市や海外との比較を通じた)「相対視」「見える化」がスタート点、理解しやすい表現も重要(ex.熱中症対策:「暑さ指数」)
- ・何を目標設定の指標(群)にとるか?:やはり「ユーザーにとってのサービス水準」が基本中の基本。ではどんな側面からサービス水準を評価するか?(ex.空間的・時間的・金銭的アクセシビリティ)

補足説明:「相対視」・「見える化」(CV: Comparative Visualization)について

●3つの検討ポイント:

- 1) 何を「相対視」・「見える化」するか?
- 2) 地域の性質の差異をどのように捨象(基準化)して相対視するか?
(ex.市街地の規模や人口密度など「社会・地理的特性」や、非生産年齢人口比率など「利用者の特性」、国際比較の際には所得水準などの差異に配慮が必要)
- 3) どのように国民にとって理解しやすくインパクトのある表現をするか?

●何を「相対視」・「見える化」するか?

【供給の側面】

- ①公共交通サービス供給効率:ex.車両キロあたり供給費用、座席キロあたり供給費用…
- ②ユーザーにとっての公共交通のサービス水準
 - a) サービスへのアクセシビリティ:
 - ・空間的アクセシビリティ:ex. 路線の空間的密度、駅・停留所の空間的密度…
 - ・時間的アクセシビリティ:ex. 運行頻度、運行時間帯比率…
 - ・金銭的アクセシビリティ:ex. キロ平均運賃、費用の利用者負担率…
 - b) 運行の質:ex. 運行速度、遅延率、混雑率(着席可能性)、事故率、犯罪発生率…
 - c) バリアフリー性:ex. バスの低床化率、駅のバリアフリー化率…
 - d) デザイン性・付加価値性・独自性:重要だが「相対視」・「見える化」にはなじまない。

【利用の側面】

- ③公共交通サービスの利用率:ex. 人口当たり利用者数、公共交通シェア、高齢者の外出率…
- ④ユーザーや国民の満足度:ex. 顧客満足度(地域間の相互比較は容易ではないが)…

*これらの内、「ユーザーにとっての公共交通のサービス水準」とりわけ「サービスへのアクセシビリティ」が特に先行して「見える化」されるべきと考える。理由は以下の5点:第一)ユーザーの公共交通利用判断に直接的に影響する重要ファクターであること、第二)国民や利用者へのアピールの重要性、第三)比較的入手しやすいデータで評価が可能、第四)従来「相対視」が遅れていたことから、第五)地域による差異が比較的大きいファクターであること。以上から、昨年度より国土交通省と協力し、先行して試算・分析を実施。