

施策②③ 新駅の整備、改札口の増設、駅前広場の整備

- ◆ 公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、新駅の設置、改札口の新設、駅前広場の整備を推進します。

【新駅の整備】

【具体事例】 JR 山陽本線姫路・英賀保間 新駅（姫路市）

- JR 山陽本線の姫路駅と英賀保駅の駅間距離は約 4.6km と長く、両駅の間付近には、姫路市の文化・スポーツ施設が集積する手柄山中央公園が立地しており、市内・市外からの公共交通アクセス性が課題となっており、新駅を整備中。



出典：「手柄山中央公園整備基本計画」姫路市 に加筆

図 4-36 手柄山中央公園の再整備のイメージ

【駅前広場の整備】

【具体事例】 JR 香住駅 駅前広場（香美町）

- 駅及び駅周辺の活性化を図るため、交通結節機能を強化し、公共交通利用者の利便向上を図るため、駅前広場の再整備を実施。
- 駅前広場のレイアウトを見直し、歩道をインターロッキング舗装にリニューアルし、屋根を設置。広場にはバス、タクシー乗降場のほか、8台分の送迎車用待機スペースを整備。

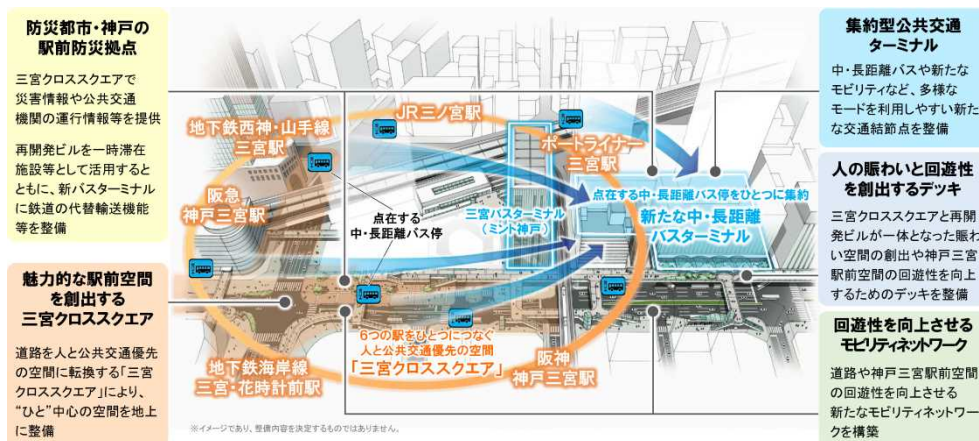


施策⑳ 集約型バスターミナルの整備

- ◆ 鉄道、高速バス、路線バス等の多様な交通機関を円滑に乗り継げる拠点の整備を推進します。

具体事例 神戸三宮駅交通ターミナルの整備（神戸市）

- 兵庫・神戸の玄関口である三宮駅周辺は、駅や中・長距離バス停が分散しているため相互利用の利便性が低く、待合空間が不十分である等の課題を抱えており、これに対応するため、新たな中・長距離バスターミナルを整備することにより、分散するバス停を集約し、モーダルコネクト（交通結節機能）を強化。
- デッキ等で新たな中・長距離バスターミナルと鉄道駅を接続することにより、乗り換え時の利便性・移動快適性の向上を図る。
- 新バスターミナルには、充実した待合空間を備えるとともに鉄道の代替輸送機能及び多言語に対応した情報発信機器等を整備し、安全・安心な空間を創出。



出典：「国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画（概要）」神戸市 図4-37 神戸三宮駅前空間の将来の姿



図4-38 神戸三宮交通ターミナルの概要

施策⑳ わかりやすい情報提供・案内

- ◆ 駅におけるバス乗換時刻案内板やデジタルサイネージの整備、バス停名・系統名の改善、バスロケーションシステムの導入、地域の公共交通の路線・時刻表、乗換情報等をまとめた総合時刻表やバスマップの作成を推進します。

【具体事例】 えきバスびじょん

- 鉄道駅でのバスへの乗換利便性向上のため、改札周辺でバス運行情報を表示するデジタルサイネージ。(県内 18 駅、16 箇所に設置)
- 駅からのバス発車時刻・場所の案内だけでなく、各路線のバス停の位置情報等も表示可能。
- インターネット(えきバスねっと)にも対応しており、スマートフォンやパソコンでも路線図を除く情報を提供。



出典：明石市ホームページ

図 4-39 JR 西明石駅でのえきバスびじょん設置事例

【具体事例】 姫路駅における乗換案内の高度化(姫路市)

- JR 姫路駅では、鉄道からバスへの乗継動線上に情報案内表示器(乗り場案内・時刻表)等を複数設置し、鉄道からバスへの円滑な乗り換えを支援。
- 駅の改札口を出たところに情報案内表示器(A)を設置し、バス乗り場入り口に誘導(B、C)。乗り場入り口に時刻表、行先別乗り場、路線図等(C)を設置し、案内。
- Bには、外国語でのバスの乗り場案内やバスの乗り方を表示。
- バス乗り場にはバスロケーションシステムを表示し、バス待ち環境を向上(D)。
- ペDESTリアンデッキ上には、コーポレートカラーや鉄道を模したピクトグラム等、わかりやすい誘導サインを表示し、乗継利便性を向上(E)。



出典：「第2回モーダルコネクト検討会」国土交通省 資料を基に作成

施策②⑥ パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備

◆ パーク&ライド駐車場の整備、サイクル&バスライド用駐輪場の整備を推進します。

【パーク&ライド駐車場の整備】

【具体事例】 泉バスストップ パーク&バスライド駐車場（加西市）

・加西市では、高速バスストップへのアクセス利便性の向上によるパーク&バスライド推進のため、中国自動車道 泉バスストップの駐車場をこれまでの北側駐車場（25 台分）に加え、新たに南側駐車場（27 台分）を整備。

[中国道高速バス・泉バスストップ北側駐車場]



[南側駐車場]



出典：「広報かさい」加西市

図 4-40 泉バスストップにおけるパーク&バスライド駐車場

【サイクル&バスライド用駐輪場の整備】

【具体事例】 神戸サイクル&バスライド（神戸市）

・神戸市では、自転車を活用した新たな取り組みとして、北区・西区において、バスの利便性を高めるために、無料駐輪スペースをバス停に設置。



出典：神戸市ホームページ

施策⑳ シェアサイクル・レンタサイクルの活用

- ◆ 末端交通手段としてシェアサイクル・レンタサイクルの活用を推進するため、導入や利用促進を支援します。

具体事例 コペリン（神戸市）

- 神戸都心部に設置されている複数のサイクルポート(貸出、返却拠点)で交通系 IC カードを使って自由に借りたり、返したりすることが可能。自転車は電動アシスト付きで、坂道の多い神戸の都心でも気軽に巡ることができる末端交通手段。



具体事例 姫ちやり（姫路市）

- 姫路市中心市街地の二次的な交通手段の充実を図るため、姫路駅や姫路城周辺に「サイクルステーション」を設置、どのサイクルステーションでも貸出と返却が可能。1 回の利用時間が 60 分以内であれば、利用期間内は何回利用しても基本料金だけで使える料金システムを採用しており、短時間利用による自転車のシェアリングを図っている。

[サイクルステーション位置図]



[利用方法]



料金表

利用期間	基本料金	追加料金	支払方法
1日	100円	利用期間内に 何回利用しても 最初の60分: 0円 以降30分毎: 100円加算	クレジットカード または、 現金 + 携帯電話
1カ月	1,500円		クレジットカード
3カ月	4,000円		
6カ月	7,500円		

- 1カ月利用、3カ月利用、6カ月利用はICカード(電車やバスで使うICカード)が別途必要です。

利用時間
7:00~20:00
返却は24時間OK!

利用対象
中学生以上

出典：ミミちゃん号 西松屋チェーン 姫ちやり
ホームページ

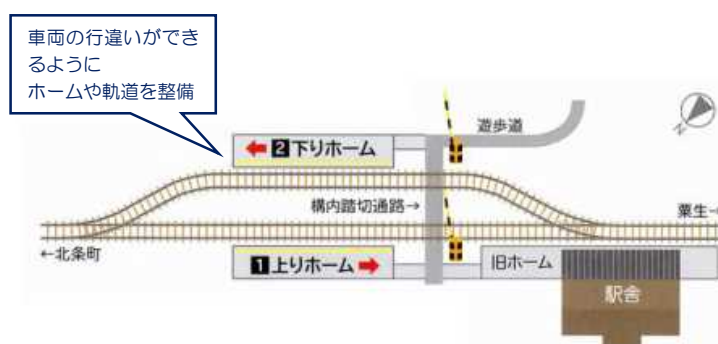
2. 公共交通利用時の快適性・利便性向上

施策⑳ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化

- ◆ 利用実態・ニーズに即した鉄道運行の改善（ダイヤ見直し、増便・増結、快速・特急列車等の停車駅追加、運行区間の延伸等）やパターンダイヤによる運行、バスロケーションシステムを活用したダイヤ改善によるバスの定時性確保等の取り組みを推進します。
- ◆ 他の交通機関とのダイヤ調整による乗り継ぎの改善を推進します。

具体事例 行違い設備設置による増便（北条鉄道）

- ・北条鉄道は、全線が単線であったため、1時間あたり1本の運行が限界であり、通勤・通学利用が多い平日朝夕の利便性向上が課題となっていた。このため、中間駅の法華口駅に行違い設備を整備し、運行本数を1時間あたり2本に増加させることが可能となった。2020年（令和2年）9月1日より平日朝夜に5往復増便する輸送サービス改善を実施。



出典：「法華口駅 列車行違い交差設備完成パンフレット」北条鉄道 に加筆

図 4-41 法華口駅における行違い設備の概要

施策⑳ 交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、モバイルチケット・定期券の導入

- ◆ 交通系 IC カード（ICOCA、PiTaPa 等）利用エリアの拡大、地域鉄道やコミュニティバス等への導入、企画乗車券等への利活用策の検討、普及にむけた地域における取り組みを進めます。
- ◆ QR コード決済や電子マネー、クレジットカードにおけるタッチ決済等のキャッシュレス決済の導入を推進します。
- ◆ スマートフォン等の画面提示によりペーパーレスで乗車が可能となるモバイルチケットの導入を推進します。

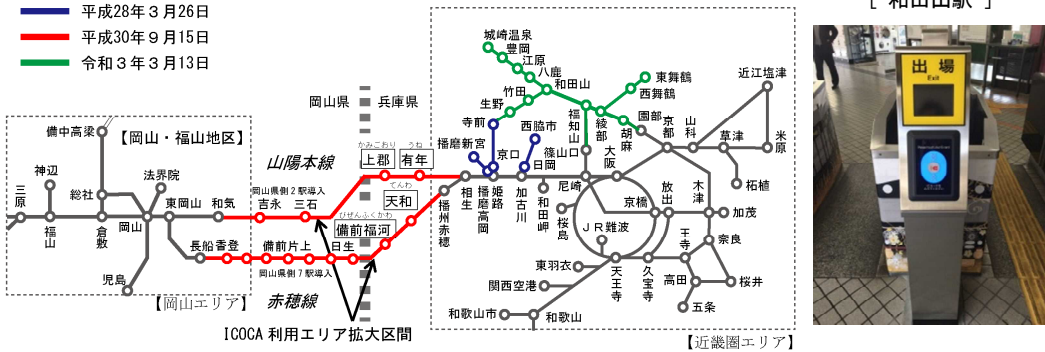
【 交通系 IC カードの利用エリアの拡大 】

【 具体事例 】 ICOCA の利用エリア拡大（JR 西日本）

- ・ 2021 年（令和 3 年）3 月 13 日より山陰本線の 5 駅、播但線の 2 駅、福知山線の 8 駅、県内 15 駅において ICOCA の利用が可能となり、キャッシュレス化による公共交通利用時の利便性が向上。

エリア拡大日

- 平成28年 3月26日
- 平成30年 9月15日
- 令和 3年 3月13日



【 QR コード決済、電子マネー、クレジットカードによる決済の導入 】

【 具体事例 】 マルチキャッシュレス機器導入（みなと観光バス（南あわじ市））

- ・ みなと観光バス（南あわじ市）では、キャッシュレス化の対応として、高速バス 淡路島線において、マルチキャッシュレス機器を導入することにより、乗車料金の支払い方法に「PayPay」等のスマートフォンを活用した QR コード決済や「WAON」等の電子マネー、各種クレジットカード等による決済を追加。

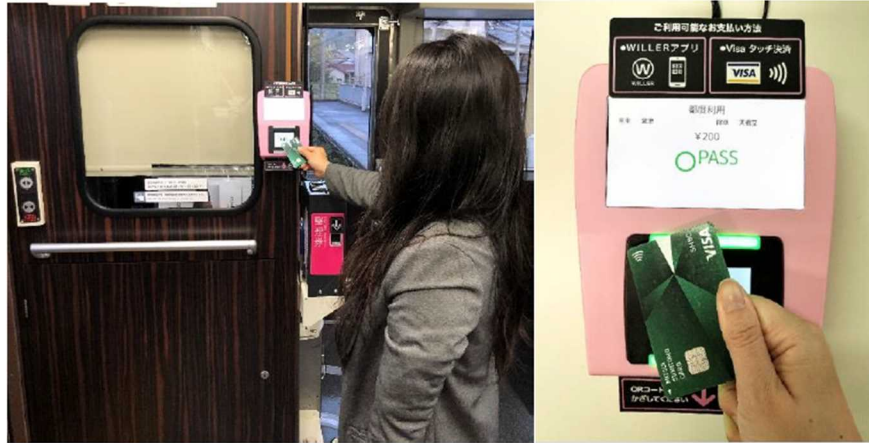


出典：みなと観光バスホームページ

図 4-42 高速バス淡路島線での対応決済サービス

具体事例 Visa のタッチ決済導入（京都丹後鉄道）

- 京都丹後鉄道では、乗降時に Visa のタッチ決済に対応したカードやスマートフォン等を車内・駅構内に設置された決済端末にかざすだけで運賃の支払いができるキャッシュレス決済方法を国内の鉄道で初めて導入。



出典：三井住友銀行、ビザ・ワールドワイド・ジャパンの各ホームページ

具体事例 スマホ回数券（西日本ジェイアールバス、本四海峡バス）

- 西日本ジェイアールバスと本四海峡バスでは、大阪・神戸地区と淡路島間的高速バスを対象にスマートフォンアプリケーション「バスもり！」を活用した「スマホ回数券サービス」を導入。
- 窓口に行かなくても、高速バスの回数券の購入ができ、購入した回数券はスマートフォンの画面に表示され、スマートフォンのみで高速バスに乗車可能。また、スマホ回数券限定で購入できる 15 枚綴りの回数券「淡路島トクトク回数券」を設定。



出典：西日本ジェイアールバス、本四海峡バス チラシ

施策③⑩ 利用しやすい料金・わかりやすい料金の設定

◆ 区域均一料金や乗継割引、共通乗車券の導入を推進します。

具体事例 北神急行の市営化に伴う運賃低減（神戸市）

- 神戸市は、相互直通運転を行っている北神急行電鉄北神線の鉄道事業を譲り受け、2020年（令和2年）6月1日より、市営地下鉄との一体的運行を開始。
- 一体的運行により、運賃が大幅に低減（新神戸駅～谷上駅間 370円→280円）され、利用者の利便性が向上。



出典：神戸市ホームページ

図 4-43 市営化及び運賃低減 PR ポスター

具体事例 路線バス上限運賃社会実験（全但バス神鍋線：豊岡市）

- 豊岡市では、利用者が減少している路線バスの維持・活性化を目的に、2011年（平成23年）から、運賃低減による利用者増加により路線収支の改善を図る社会実験を全但バス神鍋線で実施。
- 社会実験では、神鍋線の運賃を上限 200円とするとともに、江原駅で朝 7 時台の普通列車に接続する通勤・通学エクスプレス便や夜 9 時台の江原駅発の便を増発。



出典：豊岡市ホームページ

図 4-44 全但バス神鍋線

施策③① 経路検索サービスの充実

- ◆ コミュニティバスにおけるバス時刻表標準フォーマットデータ(GTFS-JP)を整備するとともにダイヤ改正等に伴う更新体制を構築します。

◎ 標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) とオープンデータ化

○乗換案内で検索可能に

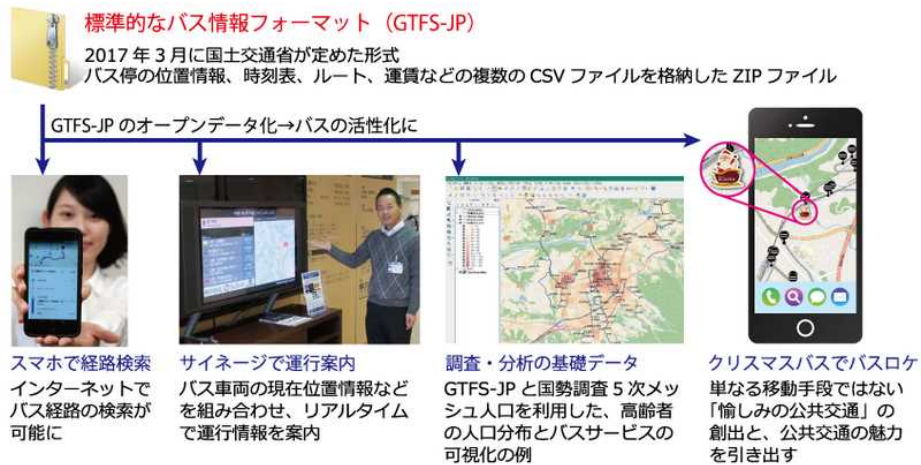
2017年(平成29年)3月に国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」を整備し、オープンデータ化することにより、コミュニティバスや中小事業者の路線がスマートフォンアプリやインターネットで経路検索ができるようになります。

○様々な施策に活用可能

一つのデータ整備によって、デジタルサイネージでの運行案内や調査・分析の基礎データ、バスロケーションサービス、各種アプリ開発等、様々な施策への活用につながります。

○MaaSへの対応

複数の交通手段の予約・決済等を一連のサービスとして提供するMaaS(マース)を推進する上で、各交通機関の運行情報のデータは、欠かすことができない基盤となります。



出典：中津川市ホームページ

図 4-45 岐阜県中津川市の GTFS 活用事例

【 経路検索の充実に向けたデータ整備 】

- ・地域の公共交通として重要な役割を担っているコミュニティバスの経路検索対応を進めるため、2020年(令和2年)より、県と県内全41市町が参加する「兵庫県地域公共交通 MaaS 推進協議会」を設立し、標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) の整備・更新、オープンデータ化を進めています。

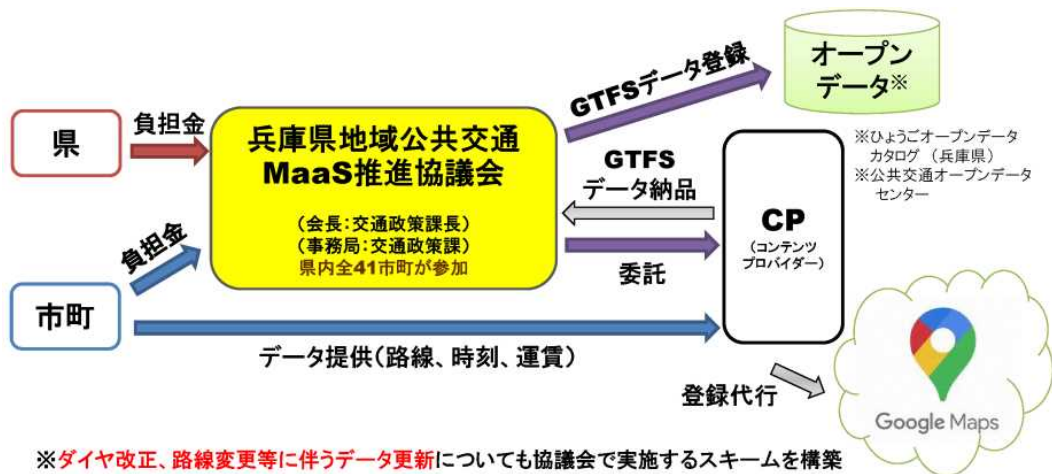


図 4-46 GTFS データ整備のスキーム

施策③② 時差出勤等による利用分散の推進

- ◆ 電車やバスの混雑を緩和し、公共交通による安全で快適な移動の実現を図るため、情報提供・PR 活動の実施、ポイント付与制度の導入等により、時差出勤等による利用分散の呼びかけを推進します。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止と経済社会活動との両立を図るため、公共交通機関での密集空間を少しでも避けるため、時差出勤が注目されています。

公共交通機関は、朝の利用者のピーク時間帯に対応できるように車両や乗務員を確保しており、利用の平準化により、車両数の削減や乗務員不足の課題に効果を発揮します。

具体事例 時差通勤ポイントサービス「ICOCA でジサポ」(JR 西日本)

- ・大阪都心部の 33 駅(大阪環状線・JR ゆめ咲線・JR 東西線の各駅、JR 難波駅、新大阪～尼崎駅間の各駅)において、平日の朝に、対象発駅で通勤用の ICOCA 定期券により入場後、9:15～10:30 に対象着駅で出場した場合に、利用 1 回ごとに ICOCA ポイントが 20 ポイント貯まる。

時差通勤ポイントサービス
ICOCA[®]で
ジサポ

出典：JR 西日本ホームページ

具体事例 時差 Biz (東京都)

- ・東京都では、2017 年度(平成 29 年度)より通勤時間の混雑を緩和するために時差出勤や在宅勤務による働き方改革を企業に呼びかけ、参加を募るキャンペーンを展開。



Benefits to join | 時差Biz 参加のメリット |

通勤電車の混雑緩和は、社会の生産性向上のための重要な課題のひとつです。東京都では、通勤時間を短縮することによって通勤電車の混雑緩和を促進する「時差Biz」を実施中です。時差Bizは、混雑がピークを取り除くことにより、大きな効果があることが見込まれます。皆様のご参加、お待ちしております。



利用者メリット

- 通勤電車の回避
通勤でのイライラの解消!
- 通勤時間の有効活用
空いた時間でメールや新製品のチェック!
- プライベートの充実
早く出勤して夕方は早く帰宅。
遅め出勤なら朝の時間に趣味や家族のコミュニケーションに!

企業・団体メリット

- 従業員の働く意欲や生産性の向上
快適な通勤で従業員のストレス軽減! 仕事の生産性もアップ!
- 時差Bizホームページへの貴社名掲載
参加申し込みいただいたと「参加企業一覧」に貴社名を掲載!

出典：東京都時差Biz サイト

3. 新技術の導入による利便性向上

施策③ MaaS の導入モデルの検討

◆ ICT を活用し、既存の公共交通機関（鉄道、バス、タクシー等）に加え、次世代モビリティサービス（シェアサイクル、カーシェア、小型モビリティ、デマンド型交通等）を組み合わせ、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一連のサービスとして行う「MaaS」の導入を検討します。

◎ MaaS（マース）が目指す次世代の公共交通サービス施策

MaaS(マース、Mobility as a Service)は、既存の公共交通（鉄道、バス等）に加え、デマンド型交通やシェアリングサービス等の新たな移動手段を組み合わせ、一連の移動サービスとして提供することにより、公共交通による移動に関する諸課題を解決し、利用者の利便性を大幅に高めようとする考えに基づく取り組みです。

MaaS の取り組みでは、それぞれの利用者が自分にとって最適な移動ができるように「様々な移動手段を束ねること」と「移動手段の選択肢を増やす」視点が重要です。

そのための手段として、ICT（情報通信技術）を活用し、スマートフォンアプリや Web システムによる MaaS 導入を交通事業者等と連携しながら検討します。

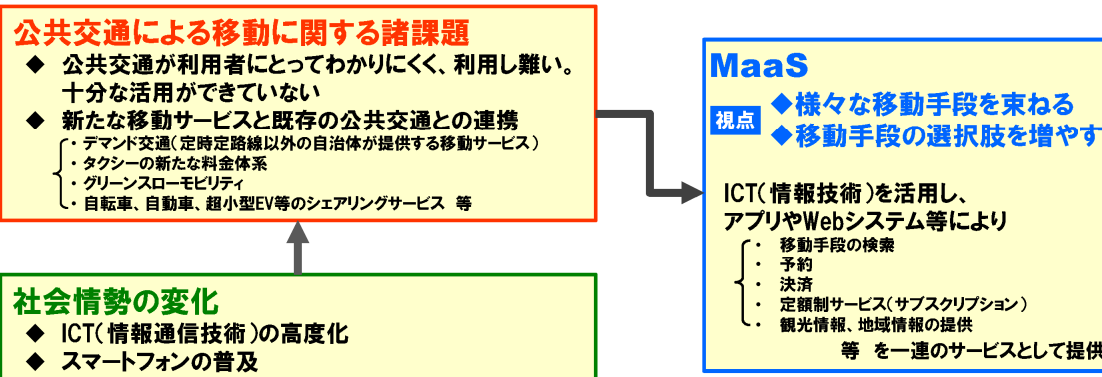


図 4-47 MaaS の活用視点

具体事例 WILLER MaaS 実証実験（京都丹後鉄道沿線地域）

・ 京都丹後鉄道沿線地域において、スマートフォン向けアプリ「WILLER」により、鉄道、バス、タクシー等の経路検索、予約、決済の他、QR 決済システムについて、実証実験を実施。



出典：WILLER 資料

具体事例 志摩 MaaS 実証実験（三重県志摩市）

- 三重県志摩地域における観光型の MaaS として、スマートフォン向けアプリ「ぶらりすと」により、鉄道、バス、タクシーや海上交通等のデマンド型交通、無料シャトルバスの経路検索、予約、配車、決済の他、フリー乗車券と観光施設入場券がセットになったデジタルフリーパスや着地型旅行商品の販売の実証実験を実施。



出典：近鉄グループホールディングス 資料

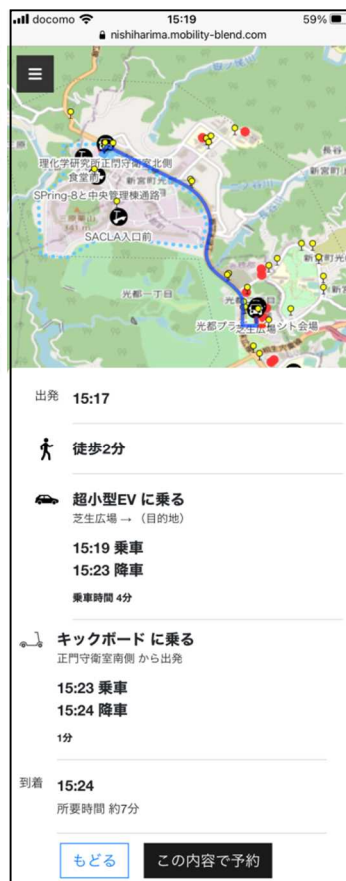
具体事例 西播磨 MaaS 実証実験（播磨科学公園都市）

- 播磨科学公園都市における来訪者や住民の都市内での回遊の利便性向上を目的に「西播磨 MaaS」を構築し、自動運転のグリーンスローモビリティ、超小型 EV・電動キックボードの乗換案内や予約の実証実験を実施。

[ログイン後の TOP 画面]

[乗換案内検索画面]

[検索結果 & 予約画面]



出典：「西播磨 MaaS 実装プロジェクト」兵庫県企業庁 資料

基本方針4：公共交通機関（施設・車両）のバリアフリー化推進

1. 高齢者や障害者等、すべての人が公共交通を安全かつ快適に利用できる環境の整備 (ハード整備)

施策③④ 鉄道駅舎のバリアフリー化

- ◆ 地域の実情に即して、高齢者等の利用が多い駅のエレベーター設置やスロープ等の小規模改修によるバリアフリー化を促進する。(1日平均乗降客数3千人以上の駅と同程度の高齢者利用が見込まれる駅や整備済駅の2経路目のバリアフリー化)

【エレベーターの設置】

[神戸電鉄 神鉄長田駅 (神戸市)]

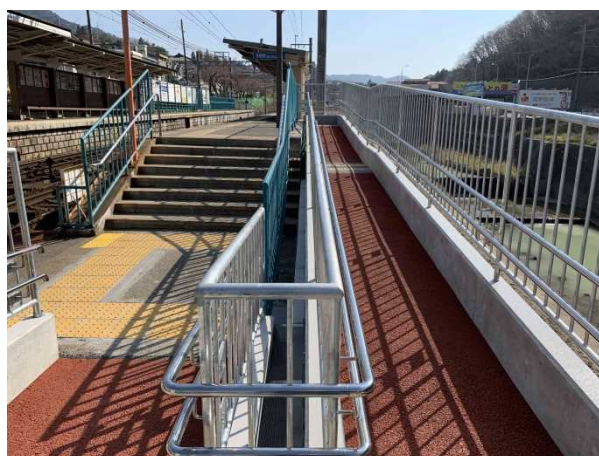


[阪神電車 西元町駅 (神戸市)]



【スロープの設置】

[神戸電鉄 唐櫃台駅 (神戸市)]



施策③⑤ 鉄道駅における転落防止対策の推進（ホームドア設置等）

- ◆ 駅利用者のホームからの転落を防止するためのホームドア設置、内方線付き点状ブロックの整備を推進します。

【 ホームドアの設置 】

[阪急電鉄 神戸三宮駅（神戸市）]



施策③⑥ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化

- ◆ バスターミナル等の交通拠点とその周辺地域（移動円滑化促進法の重点整備地区等）において、複数の交通事業者、施設管理者、道路管理者等が連携し、移動の連続性に配慮したバリアフリー化を推進

【 特定旅客施設とその周辺の面的・一体的なバリアフリー化 】

- ・ 市町が作成する基本構想に基づき、旅客施設を中心とする地区等において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を実施。



図 4-48 JR 姫路駅周辺バリアフリー化の状況（歩行者優先の道路整備）

施策③⑦ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

- ◆ 鉄軌道車両：車両更新に合わせたバリアフリー適合車両の導入を推進します。
- ◆ バス車両：高齢者等が乗り降りしやすいノンステップバス・リフト付きバス等の導入を推進します。
- ◆ タクシー車両：高齢者や障害者、子育て世帯が利用しやすい福祉タクシー（UD タクシーを含む）や子育て支援タクシーの導入を促進します。

【 鉄軌道車両 】



図 4-49 思いやりスペース [ベビーカー、車椅子] (京都丹後鉄道)

【 バス車両 】



図 4-50 ノンステップバス (山陽バス)

【 タクシー車両 (UD タクシー) 】



出典：国土交通省関東運輸局、トヨタ自動車の各ホームページ

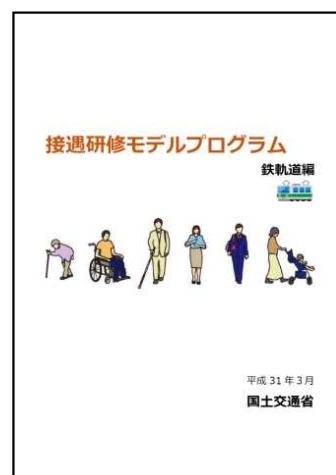
2. ハード整備を補完するソフト対策の推進

施策⑳ 移動支援体制の確保、移動支援スキルの定着・向上のための継続的な教育訓練

- ◆ 障害者等の移動支援を行う交通事業者職員の介助支援体制の確保、移動支援スキルの定着・向上のための研修を実施します。

【 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン 】

- ・国土交通省では、高齢者や障害者等に対する交通事業者による一定水準の接遇を確保すべく、2018年（平成30年）5月に「交通事業者向け接遇ガイドライン」を作成・公表。
- ・「交通事業者向け接遇ガイドライン」の実施を促進するため、「交通事業者向け接遇研修プログラム作成等のための検討会議」において検討を行い、交通事業者による接遇研修を充実するための研修モデルプログラムを作成。



出典：国土交通省ホームページ

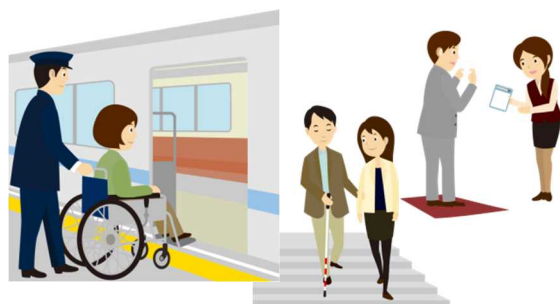
出典：国土交通省ホームページ

図 4-51 交通事業者向け接遇ガイドライン

図 4-52 接遇研修モデルプログラム

【 具体事例 】 サービス介助士の資格取得の推進（阪急バス）

- ・阪急バスでは、高齢者や障害者に対して適切な対応が実践できるよう新任運転士、指導運転士、現場監督者を中心に「サービス介助士」の資格取得を推進し、資格取得者の名札にはお客様から分かるよう「サービス介助士」と明記する取り組みを実施。



出典：阪急バスホームページ

出典：日本ケアフィット共有機構ホームページ

図 4-53 サービス介助士の対応イメージ

施策③⑨ バリアフリーに関する意識高揚、公共交通利用者の相互理解を深める取り組みの推進（心のバリアフリー普及促進）

◆ 「心のバリアフリー」の普及促進を目的とした小中学校等での「バリアフリー教室」の開催等、県民のバリアフリーに関する意識高揚のための取り組みの実施、「ヘルプマーク」の普及啓発により、公共交通機関での座席の譲り合い等の県民意識の高揚を図ります。

【 ヘルプマークの普及促進 】

- ・ヘルプマークは、義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、または、妊娠初期の方等、援助や配慮を必要としていることが外見からは分からない方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助が得やすくなるマークで、JIS の案内用図記号にも採用されており、全国に普及が進んでいます。
- ・県では、ユニバーサル社会づくりの取り組みの一環として、ヘルプマークの普及啓発に努めるとともに、2018年（平成30年）1月より、ヘルプマーク・ヘルプカードの交付申請の受付を開始しています。

[ヘルプマーク（タグ）]

[ヘルプカード]



あなたの支援が必要です。 ヘルプカード  兵庫県	(ふりがな) 氏名	年 月 日生 血液型 (型)
	状態・症状	
緊急連絡先 Tel: - -	氏名 (続柄:)	
支援を受けたいこと:		

【 心のバリアフリー 】

- ・国土交通省では、全国各都市において「バリアフリー教室」を開催し、擬似体験、介助体験、バリアフリー化された施設の体験等を行う場を通じて、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」の普及啓発を実施。



出典：国土交通省近畿運輸局ホームページ

図 4-54 バリアフリー教室の実施状況（姫路市船場小学校）

施策④⑩ 車両や駅構内等におけるバリアフリー情報・運行情報の提供、ICT を活用したバリアフリー経路案内

- ◆ 車内案内表示器や駅構内の情報ディスプレイ等を活用したバリアフリー情報や運行情報の提供、「歩行空間ネットワークデータ」の整備によるスマートフォン等によるバリアフリー経路のナビゲーション等、ICT を活用した歩行者移動支援サービス等の導入を検討します。

【 車両における運行情報等の提供 】

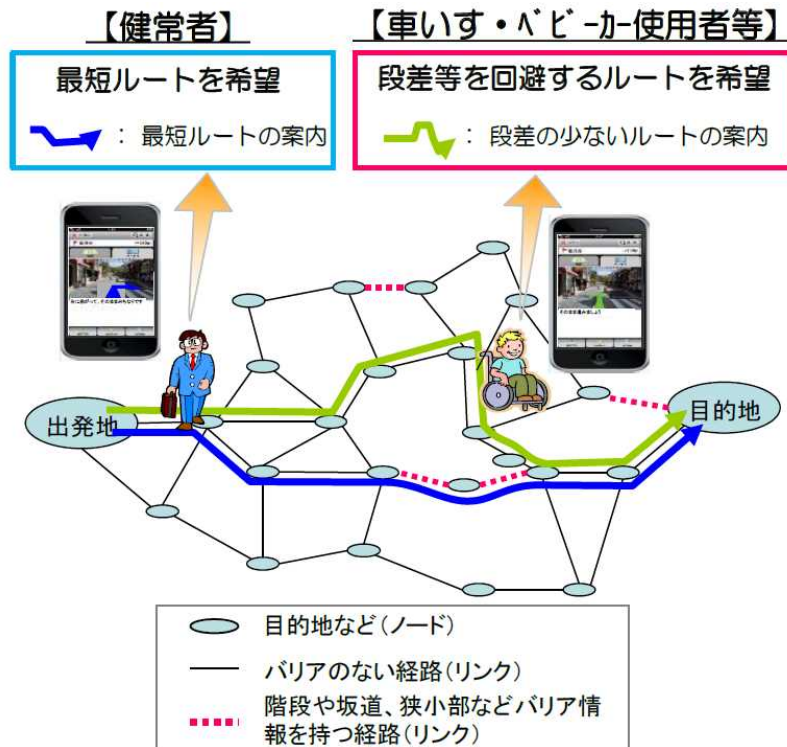
- 視覚的に運行情報等を提供するため、扉の上部に車内案内表示装置を設置。停車駅・乗換案内等の情報をイラストや大きな文字を用いて表示。

[神戸電鉄車両]



【 ICT を活用したバリアフリー経路案内 】

- 国土交通省では、ICT を活用したバリアフリールートのナビゲーション等の歩行者移動支援の普及を図るため、「歩行空間ネットワークデータ」の整備を推進。



出典：「歩行空間ネットワークデータ等整備仕様」国土交通省

図 4-55 スマートフォンアプリによるバリアフリールートのナビゲーションのイメージ

目標4 安全・安心で環境にやさしい公共交通

基本方針5：災害・老朽化対策の推進、環境への配慮

1. 安全な運行確保のためのハード整備

施策④1 鉄道施設の地震対策、豪雨対策、浸水対策の推進

- ◆ 駅や高架橋等の地震対策、豪雨による橋梁の流出、斜面崩壊等の事前対策、浸水被害が想定される駅等の対策等を推進します。

【豪雨対策】

- ・ 豪雨により、斜面の崩壊や橋梁の流失等の災害が発生すると、復旧に長期間を要し、利用者の日常の移動に大きな影響があるため、事前防災対策として法枠工や防護柵等を整備。

[神戸電鉄]



[阪急電鉄]



図 4-56 斜面崩壊の事前対策

【浸水対策】

- ・ 浸水被害が想定される地下駅について、防災・減災対策として、駅出入口や換気口等の開口部に止水板、防水扉等を整備。



図 4-57 駅の浸水対策（山陽電鉄）

施策④② 安全性向上のための鉄道設備整備、老朽化対策の推進

- ◆ 鉄道施設における橋梁やトンネル等の施設の長寿命化に向けた補強・改良、老朽化した車両の更新を推進します。

【 軌道の強化（PC マクラギ化） 】

- 軌間拡大による脱線事故の防止を図る観点から、木マクラギに比べ耐久性に優れ、容易な保守が可能な PC マクラギへの変換を行うことにより安全性を向上。



図 4-58 PC マクラギへの交換（京都丹後鉄道）

【 老朽化施設の更新 】

- 老朽化した施設を更新することにより、鉄道の安全性を向上。



図 4-59 変電設備の更新（京都丹後鉄道）

施策④③ 踏切対策の推進

- ◆ 踏切における交通事故を防止し、鉄道の安全で安定した運行を確保するため、踏切道改良促進法に基づく「改良すべき踏切道」、及び「踏切すっきり安心プラン」に位置付けられた踏切対策を推進します。

□ 踏切すっきり安心プラン（2019～2023年度）

- 安全で円滑な道路交通と鉄道の安定運行を図るため、2019年度（令和元年度）から2023年度（令和5年度）末までの5年間に市町や鉄道事業者と連携しながら、問題踏切58箇所の踏切拡幅や道路の立体交差等の踏切の安全対策を実施。

【 問題踏切の主な要件 】

- I 開かずの踏切（ピーク遮断時間 40 分/時以上）
- II 自動車交通の著しい踏切（5万台時/日以上^(注)）
- III 歩行者・自転車交通の著しい踏切（2万人台時/日以上^(注) 他）
- IV 歩道が狭隘な踏切（踏切部の歩道と前後の歩道の幅員差 1.0m 以上 他）
- V 事故多発踏切（直近5年間で2回以上）
- VI 通学路交通安全プログラムに位置付けられ特に安全確保が必要な踏切

（注） 踏切遮断時間×交通量

※道路改良事業区間内の踏切や地元要望があり鉄道事業者と協議中の踏切等で、計画期間内に事業を実施する予定がある踏切を含む

踏切すっきり安心プラン (2019～2023年度)



2019年4月
兵庫県

2. 災害発生に備えたソフト対策の実施

施策④④ 災害時における利用者への情報提供、関係者の情報共有

- ◆ 災害発生時等の異常時における運行状況情報のホームページ・SNS による情報提供、関係者（交通事業者、国、県、市町等）間の情報共有を図ります。

【 ホームページ・SNS による情報提供 】

- ・ JR 西日本では、台風等の悪天候による計画運休が行われる場合等に、ホームページ・SNS を活用することにより、早期に幅広く利用者へ運行情報を提供。



出典：JR 西日本ホームページ

図 4-60 災害時における Twitter による情報提供（JR 西日本）



出典：JR 西日本ホームページ

図 4-61 ホームページによる列車遅延情報の提供（JR 西日本）

施策④⑤ 大規模災害等を想定した防災訓練の実施

◆ 南海トラフ地震等の大規模災害を想定した情報収集・伝達の訓練や利用者の避難誘導の訓練の実施に取り組みます。

- JR 西日本神戸支社では、大規模地震が発生し津波緊急情報が発令されたとの想定で、鉄道利用者の安全な避難誘導を目的に「津波避難訓練」を実施。

[列車からの安全な降車訓練]



[緊急避難場所への避難誘導]



出典：JR 西日本ホームページ

図 4-62 津波避難訓練（JR 西日本）

- 姫路市では、姫路駅周辺で「ビジネスアワーに直下型地震が発生し、多発分散型災害で多数の負傷者が発生した」という想定で、都市型災害対応訓練を実施。
- 姫路市、近隣の消防団、兵庫県警、JR 姫路駅、山陽電車姫路駅、神姫バス、ホテル日航姫路、姫路医療センター等、20 の機関や事業者が参加。



出典：神姫バスホームページ

図 4-63 都市型災害対応訓練（姫路駅周辺）

3. 環境にやさしい鉄軌道車両・バス車両の導入

施策④⑥ 環境負荷の低い鉄軌道車両・バス車両の導入

- ◆ 地球温暖化等の環境問題の対策として、省エネルギー、CO₂削減性能の高い鉄軌道車両・バス車両の導入を推進します。

【鉄軌道車両の更新】

[神戸電鉄]



[京都丹後鉄道]



図 4-64 環境負荷の低い鉄軌道車両の導入

【新型バス車両の導入】

[ハイブリッドバス]



出典：神戸市営交通局 資料

[燃料電池バス]



出典：神姫バス 資料

図 4-65 環境負荷の低いバス車両の導入

目標5 地域でまもり育てる公共交通

基本方針6：公共交通を担う人材の確保・育成

1. 公共交通を担う人材の確保、育成、活用に向けた取り組みの実施

施策④⑦ 公共交通勉強会や地域交通を担う団体向け研修会の開催

- ◆ 市町の公共交通担当職員や交通事業者等を対象とした「公共交通勉強会」の開催、自主運行バスの運行を担う地域の団体を対象とした研修・交流会を開催します。

【公共交通勉強会】

- 兵庫県では、公共交通を担う人材育成を目的に行政及び交通事業者を対象とした勉強会を2007年度（平成19年度）から開催。
- 勉強会では、国の制度・予算、高齢者の移動手段、MaaSやグリーンスローモビリティ等の新技術、地域鉄道の再生等のセミナー形式による講演会やモビリティ・マネジメントに関する取り組みについてのワークショップ等、公共交通の担い手の実務上の課題解決、関係者の様々な連携につながるような内容としている。



施策④⑧ バス運転手・タクシー運転手確保に向けた PR 活動の実施

- ◆ 行政と交通事業者が連携し、交通事業者の運転手確保を目的として、女性や若年者を対象にパンフレットの発行や職場見学ツアー等により交通業界の魅力を発信するPR活動を実施します。

【 バス運転体験会の実施 】

【 具体事例 】 バス運転体験会の実施(神姫バス)

- ・神姫バスでは、バス運転士の業務、魅力を知ってもらうためのバス運転体験会を開催。



ただいま神姫バスでは、一緒に働いて頂ける仲間を募集しています！

- ・バス運転士に興味はあるけど、自分にできるかこの足を踏んで…
- ・バス運転士ってどんな仕事内容なのか分からない…
- ・普通免許AT限定しか免許持っていない…
- ・大型経験が無いから…



上記のようなお悩みを抱えている方に対し、定期的にバス運転体験会を実施します！
選考ではありません。

バス運転士の業務と会社説明、そして目玉の運転体験をして頂くイベントですので、
下記募集要項をご確認の上、どしどしご応募ください！
みなさまのご応募お待ちしております！

出典：神姫バスホームページ

【 自治体との連携による運転士の募集 】

【 具体事例 】 運転士募集チラシの市役所配架(宍粟市、ウエスト神姫)

- ・宍粟市では、バス事業者と市が連携し、運転士の募集チラシを市役所に配架。



出典：国土交通省近畿運輸局ホームページ

【 就職相談イベントの開催 】

【 具体事例 】 ハローワークと市、バス事業者の連携による運転士の就職相談イベントの開催(西宮市、ハローワーク西宮、バス事業者)

- ・西宮市では、ハローワークと市、バス事業者が連携し、バス運転士の就職相談のイベントを開催(ハローワーク西宮、西宮市、バス事業者)。



出典：西宮市ホームページ

施策⑤ 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）、公共交通の多面的効果提示による行政支援の必要性の理解促進（クロスセクター効果による説明の実施）

- ◆ アンケート等のコミュニケーションツールを活用した意識啓発活動、小中学校等での「バスの乗り方教室」等の公共交通に関する学習、より望ましい通勤交通のあり方を考える「エコ通勤」の普及等により、公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメント）に取り組みます。
- ◆ 医療や福祉、教育、商業、観光等、公共交通が持つ多面的な効果（クロスセクター効果）の定量的な説明により、行政支援の必要性の理解促進に取り組みます。

【モビリティ・マネジメントの実施】

【具体事例】モビリティ・マネジメント教育の実施（川西市）

・川西市では、公共交通事業者等と協働して、小学校との密なコミュニケーションによるモビリティ・マネジメント教育を2006年（平成18年）から継続的に実施。児童の保護者を中心に公共交通利用の輪が広がり、バス利用者の増加につながっている。

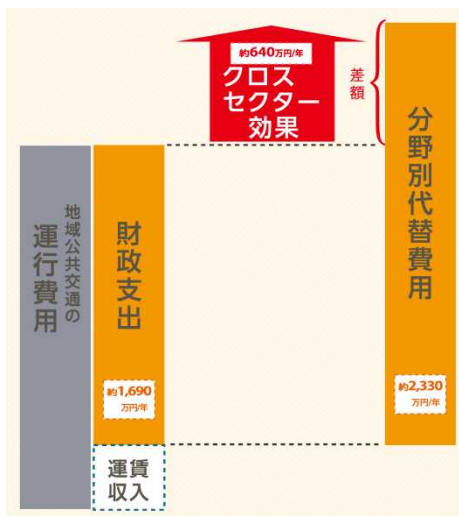


出典：川西市ホームページ

【クロスセクター効果による説明】

【具体事例】福崎町の取り組み（福崎町）

・福崎町では、公共交通が廃止になった際に新たに必要となる行政の負担と行政が運行の支援のために支出している負担を比較することで、公共交通の多面的な効果（クロスセクター効果）を示して公共交通に対する行政支援の必要性を定量的に把握するとともに、サービス強化につなげている。



分野	コミバス（サルビア号）が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して送迎している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約450万円/年
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車で送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	買物バスの運行 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約810万円/年
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約90万円/年
福祉	タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用） 現在コミバスを利用して送迎・通院や行政機関へ行くなどの高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	約720万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を想定して計上	約240万円/年
分野別代替費用		約2,330万円/年 ←

※1 調査年度は2011年度（4/20）実施結果
 分野別代替費用は2011年（11/29）サルビア号利用状況や利用者アンケート調査結果を用いて算出
 ※2 各分野の費用の合計と総額（分野別代替費用）の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

出典：「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」
国土交通省近畿運輸局

図 4-68 福崎町コミュニティバス「サルビア号」のクロスセクター効果算出結果

第5章 計画の評価・推進

1. 評価指標と目標値の設定

第3章で掲げた計画の目標の達成状況を確認するため、計画全体及び重点方針、各目標のそれぞれについて、指標、目標値を設定します。

目標値について、定期的な評価・検証を行うことにより、関係者間における公共交通の実態や危機感の共有、施策の充実や改善、計画の見直し等につなげていきます。

また、評価指標を補完するとともに、本計画に位置付けた施策の進捗状況や効果を把握し、今後の施策推進・評価に役立てるため、モニタリング指標を設定します。

(1) 計画全体の目標値

① 総合評価指標

総合評価指標Ⅰ	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
公共交通の県民満足度	56%	60%
【 目標設定の考え方 】 ・現状以上を目標とし、60%を目指します。		

※算出方法・出典

- ・本県が毎年実施している「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査において、「住んでいる市町の公共交通は便利だと思うか」という設問を継続的に設定し、県民の公共交通に対する満足度を把握
- ・質問は5段階評価での回答としていますが、「便利だ」「まあ便利だ」の肯定的な回答をした人の割合

総合評価指標Ⅱ	現況値 (2018年)	目標値 (2030年)
県民一人あたりの年間公共交通利用回数	243回	250回
【 目標設定の考え方 】 ・現状以上を目標とし、250回を目指します。		

※算出方法・出典

- ・県民一人あたりの年間公共交通利用回数は、年間公共交通利用者数を本県の人口で除して算出
- ・年間公共交通利用者数は、国土交通省で毎年実施されている「旅客地域流動調査」から把握。「府県間相互輸送人員表」で[兵庫発]の[JR計][民鉄計][乗合バス]の合計値
- ・本県の人口は、毎年10月1月現在の推計人口

総合評価指標Ⅲ	現況値 (2010年)	目標値 (2030年)
公共交通分担率	21%	25%
【 目標設定の考え方 】 ・現状以上を目標とし、25%を目指します。		

※算出方法・出典

- ・10年毎に実施される近畿圏パーソントリップ調査において、兵庫県に居住している人の移動のうち、代表交通手段が「鉄道」「バス」「タクシー」「船舶」の公共交通を利用している移動の割合を集計して把握

(2) 重点方針、及び各目標の目標値

① 重点方針

重点方針指標Ⅰ	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
地域公共交通計画 策定市町数	17市町	41市町

※算出方法・出典

- ・「地域公共交通計画」策定市町数及び、「地域公共交通網形成計画」策定市町数

重点方針指標Ⅱ	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
地域公共交通利便増進事業認定事業数	0事業	5事業

※算出方法・出典

- ・国土交通大臣により認定された地域公共交通利便増進事業数

② 目標1 地域のくらしを支える公共交通

指標1-I	現況値 (2019年)	目標値 (2030年)
公共交通空白地域の割合（面積）	23%	18%

※算出方法・出典

- ・公共交通空白地域面積の県内の可住地面積に対する割合
- ・公共交通空白地域面積は公共交通圏面積を可住地面積から減じて算出
- ・公共交通圏面積は、バス停から半径500mと鉄道駅から半径1km圏内の面積
- ・定路線のフリー乗降区間は路線から500m圏内を、定路線でないバスについては運行区域全体を公共交通圏と設定

指標1-II	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
コミュニティバス収支率 ・一般乗合旅客自動車運送事業 ・自家用有償旅客運送事業 交通空白地有償運送(市町主体)	25%	30%

※算出方法・出典

- ・県コミュニティバス運行総合支援事業申請データより算出

指標1-III	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
デマンド型交通導入市町数・地区数	18市町 30地区	25市町 50地区

※算出方法・出典

- ・兵庫県交通政策課 資料

③ 目標2 観光・交流を支える公共交通

指標2-I	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
長距離バスの路線数・便数（県内発着）	56路線 909便	70路線 1,000便

※算出方法・出典

- ・県内に停車する長距離バスの方面別便数を把握
- ・対象路線は、JTB時刻表に記載の長距離バスとし、県内に停車する平日の運行本数をカウントして把握

指標2-II	現況値 (2019年)	目標値 (2030年)
バス企画乗車券（バス旅ひょうご）券種数・販売枚数	4種 1,796枚	10種 2,500枚

※算出方法・出典

- ・兵庫県バス協会からの報告により把握

④ 目標3 誰もが利用しやすい公共交通

指標3-I	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
コミュニティバス情報のオープンデータ化率	60%	100%

※算出方法・出典

- ・コミュニティバスのGTFSデータのオープンデータ化、GoogleMapによる検索対応が完了しているコミュニティバスの割合

指標3-II	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
地域鉄道・コミュニティバスの キャッシュレス決済対応率	41%	80%

※算出方法・出典

- ・地域鉄道（神戸電鉄・北条鉄道・智頭急行・京都丹後鉄道）とコミュニティバスにおけるキャッシュレス決済の対応率

指標3-III	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
乗合バスのノンステップバス導入率	66%	80% ※2025年

※算出方法・出典

- ・兵庫県 資料

指標3-IV	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
日利用者10万人以上駅のホームドア設置率	25%	100% ※2025年

※算出方法・出典

- ・兵庫県交通政策課 資料

⑤ 目標4 安全・安心で環境にやさしい公共交通

指標4-I	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
鉄道駅舎の耐震化対策実施箇所数	—	16 駅

※算出方法・出典
・兵庫県交通政策課 資料

⑥ 目標5 地域でまもり育てる公共交通

指標5-I	現況値 (2020年)	目標値 (2030年)
自主運行バスの立ち上げ支援数	26 地域	36 地域

※算出方法・出典
・兵庫県交通政策課 資料

指標5-II	現況値 (2019年)	目標値 (2030年)
公共交通勉強会 参加人数	395 人	500 人

※算出方法・出典
・兵庫県交通政策課 資料

(3) モニタリング指標

① 目標1 地域の暮らしを支える公共交通

モニタリング指標	現況値
公共交通空白地域の割合（人口） ※算出方法・出典：公共交通空白地域に居住する人口の県の人口に対する割合 公共交通空白地域に居住する人口は、県の人口から公共交通勢圏に居住する人口を減じて算出 公共交通勢圏は、バス停から半径 500m と鉄道駅から半径 1 km 圏内 定路線のフリー乗降区間は路線から 500m 圏内を、定路線でないバスについては運行区域全体を公共交通勢圏と設定 人口は「国勢調査に関する地域メッシュ統計」を用いて算出	3.1% (2019 年度)
コミュニティバス収支率 自家用有償旅客運送事業 交通空白地有償運送 (NPO 法人等主体) ※算出方法・出典：コミュニティバス支援事業市町申請資料を集計	19.4% (2020 年度)
市町村を越えるコミュニティバスの広域運行路線数 ※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料	5 路線 (2020 年度)
鉄道利用者数 ※算出方法・出典：県統計書「西日本旅客鉄道株式会社駅別旅客運輸状況」の乗車人員（一日平均）合計、「地方鉄軌道運輸状況」の旅客運送 計の値を年間日数で除して一日平均とし、合計して算出 阪急電鉄、阪神電鉄は兵庫県外での運輸分も含む 能勢電鉄の数値は、ケーブルを除く全線分	4,367 千人/日 (2016 年度)
鉄道の県内通過延長 ※算出方法・出典：県内の駅間距離は各事業者ホームページ等による値 県を跨ぐ路線は起点側、終点側の県内端駅の駅間距離に、国土数値情報に基づき GIS で計測した県内端駅から県境までの路線延長を加算して算出	965.7 km (2020 年度)
乗合バスの利用者数 ※算出方法・出典：「近畿運輸局業務要覧」国土交通省近畿運輸局[乗合バス事業の輸送実績の推移]の輸送人員データで把握	246,666 千人/年度 (2018 年度)
乗合バス実車走行キロ ※算出方法・出典：県統計書「旅客自動車運輸状況」一般乗合（路線バス）の走行データで把握	130,644 千 km/年度 (2016 年度)
コミュニティバス県支援額 ※算出方法・出典：コミュニティバス支援市町申請データを集計して把握	66,322 千円 (2020 年度)
コミュニティバス実車走行キロ ※算出方法・出典：コミュニティバス支援市町申請データを集計して把握	6,116 千 km (2020 年度)
コミュニティバス運行系統数 ※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料	377 系統 (2020 年度)
貨客混載 実施路線数 ※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料	3 路線 (2020 年度)
予約システムを導入したデマンド型交通 (生活交通 MaaS) 実証運行箇所数 ※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料	5 市町 (2020 年度)
グリーンスローモビリティ実証運行 実施箇所数 ※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料	4 市町 (2020 年度)

② 目標2 観光・交流を支える公共交通

モニタリング指標	現況値
新幹線利用者数（日平均人）（新神戸駅） ※算出方法・出典：県統計書「西日本旅客鉄道株式会社駅別旅客運輸状況」の乗車人員（一日平均）	9,965 人/日 (2018 年度)
観光入込客数 ※算出方法・出典：県統計書「主要観光地入込数」	137,006 千人 (2018 年度)

③ 目標3 誰もが利用しやすい公共交通

モニタリング指標	現況値
神戸市営地下鉄 新神戸～谷上利用者数 ※算出方法・出典：神戸市交通局データ	8,954 千人/年度 (2018 年度)
鉄道駅舎のバリアフリー化 （1日の平均乗車客数3千人以上の駅舎の2経路目のバリアフリー化整備支援数） ※算出方法・出典：兵庫県 資料	1 駅支援 (2020 年度見込)
鉄道駅舎のバリアフリー化 （3千人未満駅で3千人以上駅と同等のバリアフリー化整備支援数） ※算出方法・出典：兵庫県 資料	2 駅支援 (2020 年度見込)
タクシー車両 福祉タクシーの導入台数 ※算出方法・出典：兵庫県 資料	598 台増 (2020 年度見込)
重点整備地区内の主要な経路を構成する道路のバリアフリー化率 ※算出方法・出典：兵庫県 資料	88% (2020 年度見込)
接遇研修を行う鉄道事業者数 ※算出方法・出典：兵庫県 資料	—

④ 目標5 地域でまもり育てる公共交通

モニタリング指標	現況値
自主運行バス導入地域数 <small>※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料</small>	12 市町・27 地域 (2020 年度)
三セク鉄道利用者数（年間輸送人員） (京都丹後鉄道・智頭急行・北条鉄道) <small>※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料</small>	3,035 千人 (2019 年度)
JR 西日本利用者数（平均通過人員（人/日））	
姫新線（姫路～播磨新宮）	7,342 人/日（2019 年度）
姫新線（播磨新宮～上月）	932 人/日（2019 年度）
加古川線（加古川～厄神）	7,492 人/日（2019 年度）
加古川線（厄神～谷川）	1,938 人/日（2019 年度）
播但線（和田山～寺前）	1,222 人/日（2019 年度）
播但線（寺前～姫路）	8,725 人/日（2019 年度）
山陰本線（福知山～城崎温泉）	3,268 人/日（2019 年度）
山陰本線（城崎温泉～浜坂）	693 人/日（2019 年度）
山陰本線（浜坂～鳥取）	921 人/日（2019 年度）
福知山線（新三田～篠山口）	13,065 人/日（2019 年度）
福知山線（篠山口～福知山）	4,120 人/日（2019 年度）
<small>※算出方法・出典：「データで見る JR 西日本」 JR 西日本 ホームページデータから把握</small>	
粟生線利用者数（実利用者数・輸送人員）	
実利用者数	7,840 千人/年 2019 年度
輸送人員	6,060 千人/年 2019 年度
<small>※算出方法・出典：兵庫県交通政策課 資料</small>	
自動車交通量（兵庫県関連の発生集中交通量） <small>※算出方法・出典：道路交通センサス OD 調査データを集計して把握</small>	10,958 千台/日 (2015 年度)

2. 計画の評価・検証

本計画は、計画の策定から、施策の実施、評価、改善を繰り返すPDCAサイクルにより、着実に実効性のある施策展開を図っていきます。

計画策定後は、毎年度（8月）、評価指標の整理を行うことで各施策の進捗状況や効果を検証・評価するとともに、計画の中間年にあたる2025年度（令和7年度）には、各施策の進捗状況や施策の評価、課題等を関係者間で共有した上で、必要に応じ、計画の見直しを行います。

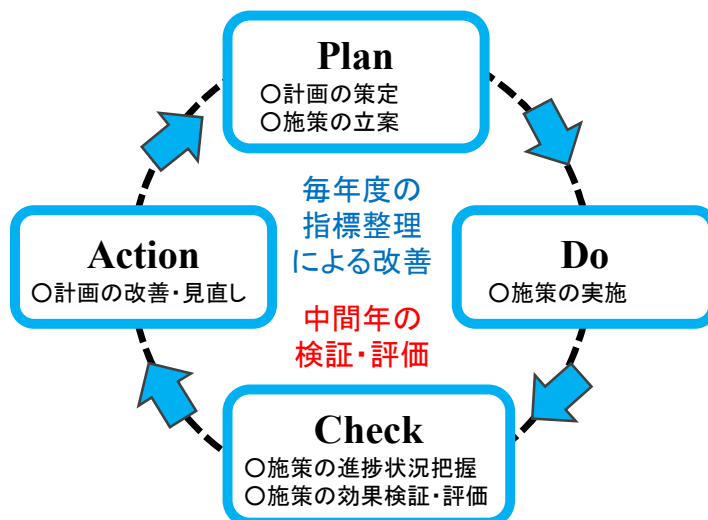


図 5-1 計画の進行管理（PDCA サイクル）イメージ

表 5-1 計画・検証の進め方・スケジュール

1年目	2021年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
2年目	2022年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
3年目	2023年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
4年目	2024年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
5年目	2025年度	計画の評価・検証	中間評価 ※必要に応じて 計画見直し
6年目	2026年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
7年目	2027年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
8年目	2028年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
9年目	2029年度	進捗確認・評価 (数値指標等)	改善 継続
10年目	2030年度	計画の評価・検証	最終評価 ※次期計画の検討に 反映

