

平塚市地域公共交通網形成計画 中間評価(案)について

1 中間評価の目的

令和元年(2019 年)5月に策定した平塚市地域公共交通網形成計画は、計画の策定期間が令和9年度(2027年度)までの9年間となることから、中間年度となる5年目を目途に必要なに応じて中間評価を行い、施策や目標値の見直しを検討するとしており、今年度に中間評価を実施し、部分的な見直しを行います。

2 計画策定時からの環境変化

(1) 根拠法令の改正

令和2年の地域公共交通活性化再生法の改正により、網形成計画に代わって、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。策定済の網形成計画については、地域公共交通計画とみなされますが、違いは次のとおりです。

地域公共交通計画と従来の計画との違い

	地域公共交通計画（令和2年～）	網形成計画（平成26年～）	連携計画（平成19年～）
計画の対象	● ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ● 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	● バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象	● バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置づけ	● 地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ● 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	● 地方公共団体による作成が可能	● 市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）
実効性確保	● 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ● 定量的なデータに基づく PDCA の取組を強化	● 可能な限り具体的な数値指標を明示 ● 原則、計画終了時・見直し時に達成状況の評価	● 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.9

(2) 新型コロナウイルスまん延後の行動変容

これまででもモータリゼーションの進展や人口減少によって、公共交通の利用者は減少傾向にありましたが、新型コロナウイルスまん延後は、テレワークやオンライン会議などが普及し、コロナ禍前の利用者に戻らないのが現状です。

(3) 運輸業界におけるドライバー不足の深刻化

本市においては、持続可能な公共交通の確保維持のため、深刻化する路線バスのドライバー不足解消の一助として、自動運転など新たな技術の導入を行うことや、路線バスを補う新たなモビリティサービスの導入が求められています。

このため、令和5年度から神奈川中央交通株式会社とともに、平塚駅南口エリアにて自動運転バス実証実験に取り組んでいるほか、令和6年度からは横浜市、川崎市、杉並区とともに hab 株式会社による「あたらしい放課後プロジェクト」(子供向けの相乗りタクシー)実証実験について、国に対し事業推薦いたしました。

引き続き、AI デマンド交通等、新たなモビリティサービスの導入について地域と検討していきます。

3 網形成計画記載の「評価指標」の達成状況について

令和5年度第2回地域公共交通活性化協議会にて、網形成計画p74記載の評価指標の達成状況についてご報告しました。全11項目中、8項目で目標を達成(または達成見込み)しており、多くの項目で評価指標の目標を達成しています。(資料3-2参照)

一方でこの評価指標を達成するために取り組んでいる、「具体の施策内容」(網形成計画p53記載)については、全36項目中、達成は10項目、一部達成は7項目、未達成は19項目であり、特に鉄道の利便性向上の促進(7項目)については、長期的な課題であることから、目立った進捗が見られないのが現状です。(資料3-3参照)

4 中間評価に向けた今後の進め方と網形成計画の部分的な見直しについて

中間評価については今回の事務局案を元に、いただいたご意見を反映し、令和6年度第2回平塚市地域公共交通活性化協議会でご審議をいただき、評価内容を確定いたします。

なお、計画の見直しについては、新型コロナウイルス感染症による市民の行動変容、路線バスの運転士不足の深刻化など、本計画を取り巻く社会環境がここ数年で急速に変化していることから、今回は、自動運転バスの導入に関するものの追記のみに留め、総合的な見直しについては、令和10年度に移行する予定の地域公共交通計画の策定に向けた準備の際に検討してまいりたい。

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
地域公共交通網形成計画	中間評価				計画最終年
地域公共交通計画		準備			
					策定

※地域公共交通網形成計画は令和9年度で終了し、令和10年度から地域公共交通計画へ移行したい。

以 上