



6 評価指標・数値目標

設定した目標の達成状況や、施策実施の効果を定量的に測るために、以下のような評価指標・数値目標を設定しました。

なお、国内外のコロナウイルス感染状況等を見極めつつ、交通への影響や今後の回復状況を踏まえ、策定から1年後（R4年度末）を目途に必要な応じて評価指標等について検証を行うこととします。

	西北部地域	中部地域	東部地域
目標	誰もが移動しやすく、ずっと生き活きと暮らせるまち	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち ● 人と公共交通を中心とした、住みやすいまち 	安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち
評価指標	全市域共通		
	<p>【利用・移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 私事移動における免許非保有者の自家用車分担率、公共交通手段分担率(全体) ○ 免許非保有者の1人当たり移動回数 ○ マイカー通勤者 40%未満の事業所割合 <p>【交通安全】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故死者数 		
	<p>【利用・移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 主要駅の利用者数 	<p>【利用・移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通による観光入込客数 <p>【観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 観光客の滞在時間（日帰り） 	<p>【利用・移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ バス利用の意向がある人の内バスを利用している人の割合（路線バス再編地区）

目標を踏まえて設定した評価指標

設定した評価指標及び、目標値の一覧を下図に示します。各指標及び目標値の詳細については、次ページ以降に示します。

市全域共通

指標	現況(R2)	目標(R13)
①私事移動における免許非保有者(返納意向者含む)の自家用車分担率	約29%	20%以下
②私事移動における公共交通手段分担率(全体)	約15%	18%以上
③免許非保有者(返納意向者含む)の一人当たり移動回数	1.00 回/日	1.20 回/日以上
④マイカー通勤者40%未満の事業所割合	81%	91%以上
指標	現況(R1)	目標(R13)
⑤交通事故死者数	9人	限りなくゼロに 近づける

東部地域

指標	現況(R3)	目標(R13)
⑥バス利用の意向がある人の内バスを利用している人の割合(路線バス再編地区)	73.8%	90%以上

中部地域

指標	現況(R1)	目標(R13)
⑦公共交通による観光入込客数	1,571万人/年	1,664万人/年以上
⑧観光客の滞在時間(日帰り)	5時間53分	6時間以上

西北部地域

指標	現況(R1)	目標(R13)
⑨主要駅の利用者数	75,494人	77,000人

評価指標・数値目標一覧



6.1 全市域の評価指標・数値目標

【評価指標①】私事移動における免許非保有者（返納意向者含む）の自家用車分担率

(1) 指標の意味

高齢者や学生など免許非保有者が自家用車による送迎及び免許返納意向者が運転に頼らざるを得ない状況に対して、公共交通等の利用を促進することで自家用車利用の抑制を目指します。

(2) 目標値

現況が約 29%（R2.11 実施の市民アンケート調査より）であるため、目標を 20%以下とします。

指標	現況 (R2)	目標 (R13)
私事移動における免許非保有者（返納意向者含む）の自家用車分担率	約 29%	20%以下

【評価指標②】私事移動における公共交通手段分担率（全体）

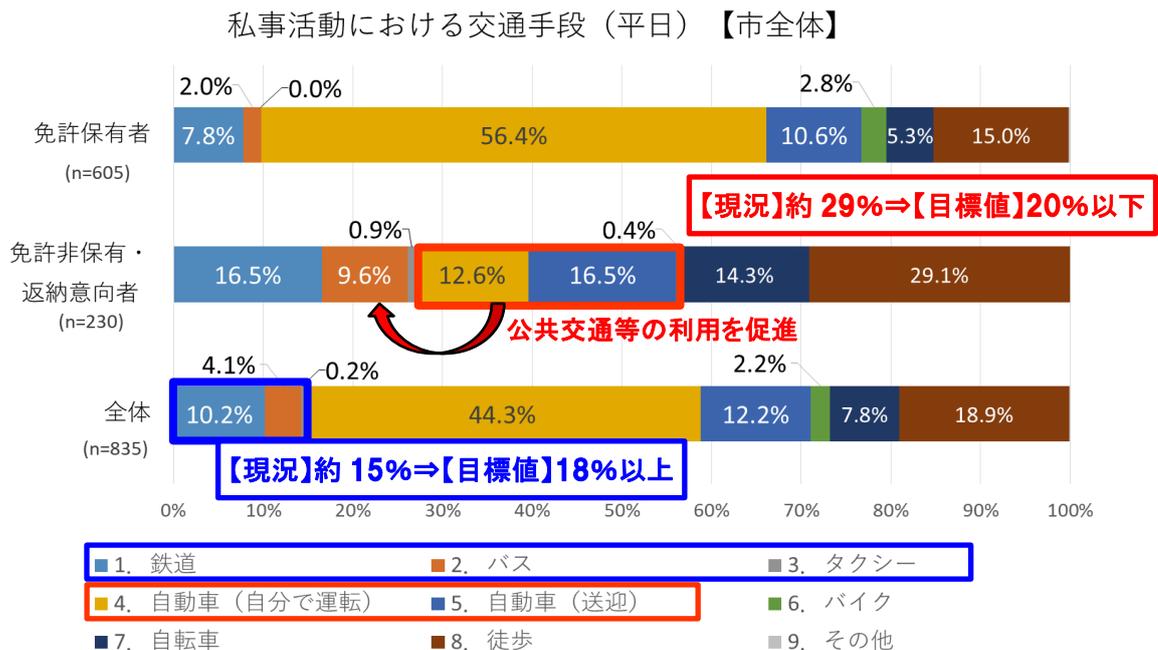
(1) 指標の意味

評価指標①のターゲットとなる免許非保有者や返納意向者と併せ、市民全体の公共交通利用促進を目指します。

(2) 目標値

現況が約 15%（R2.11 実施の市民アンケート調査より）であるため、評価指標①も加味し、目標を 18%以上とします。

指標	現況 (R2)	目標 (R13)
私事移動における公共交通手段分担率（全体）	約 15%	18%以上

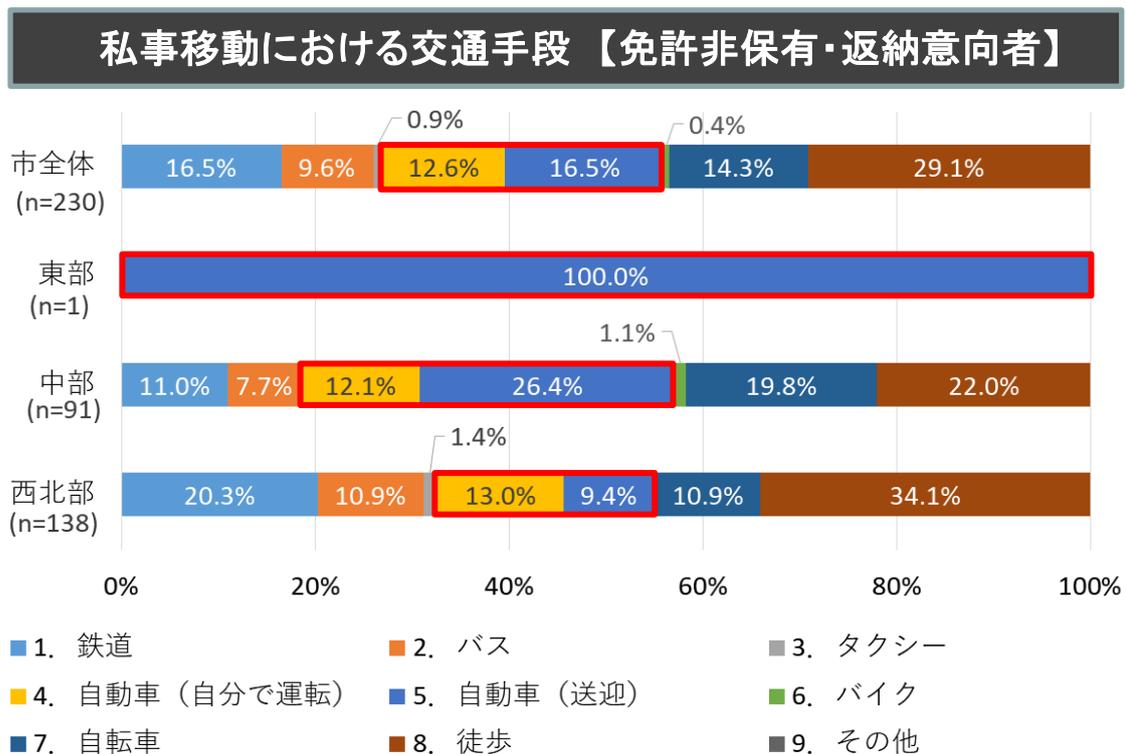
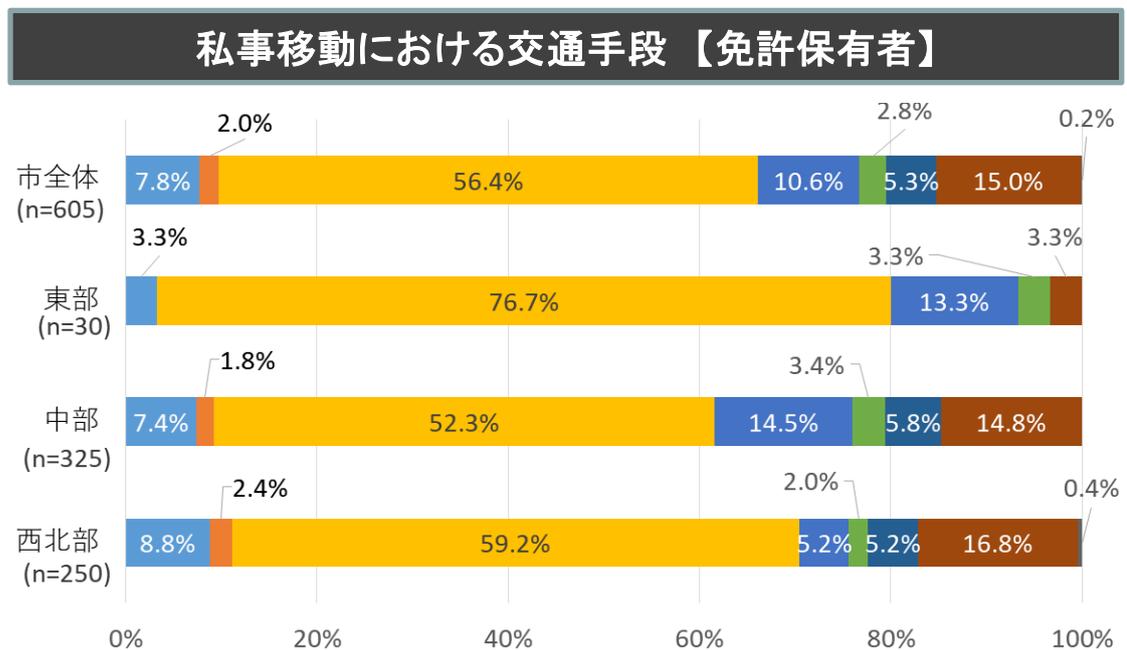


出典：市民アンケート調査（R2. 11 実施）

※私事移動とは、以下を対象としている

「買い物」、「通院（病院等での受診・治療）」、「その他の日常的な私的活動（食事・社交・娯楽・文化・習い事・地域活動等）」、「非日常的な私的活動（観光・イベント・スポーツ観戦等）」

【参考】平日の私事移動における交通手段別分担率（地域別）



※平日を対象

出典：市民アンケート調査（R2. 11 実施）



【評価指標③】免許非保有者（返納意向者含む）の一人当たり移動回数

(1) 指標の意味

評価指標①で目指す、高齢者や学生など免許非保有者が自家用車による送迎及び返納意向者が運転に頼らざるを得ない状況から公共交通等を利用することによって、外出や移動を抑制していた状況が軽減され、移動回数が増加することを目指します。

(2) 目標値

現況が約 1.00 回/日（R2.11 実施の市民アンケート調査より）であるため、目標を市民全体と概ね同程度の 1.20 回/日とします。（平日を対象、外出していない人を含む。帰宅を除く。）

指標	現況 (R2)	目標 (R13)
免許非保有者（返納意向者含む）1人当たり移動回数	1.00 回/日	1.20 回/日以上

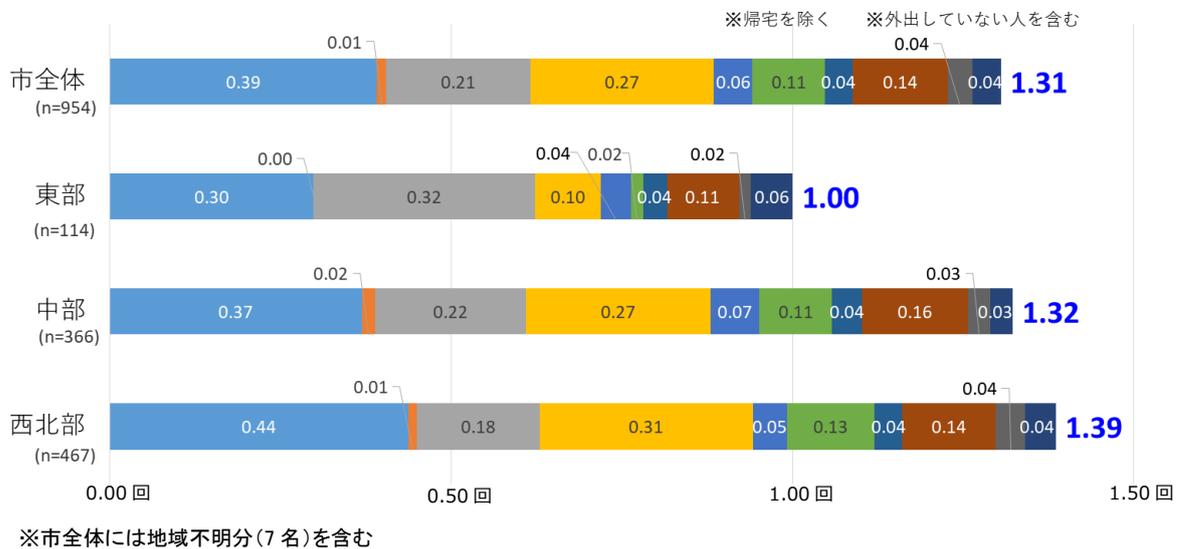
1人当たりの移動回数（平日） 【市全体】 ※外出していない人を含む
※帰宅を除く



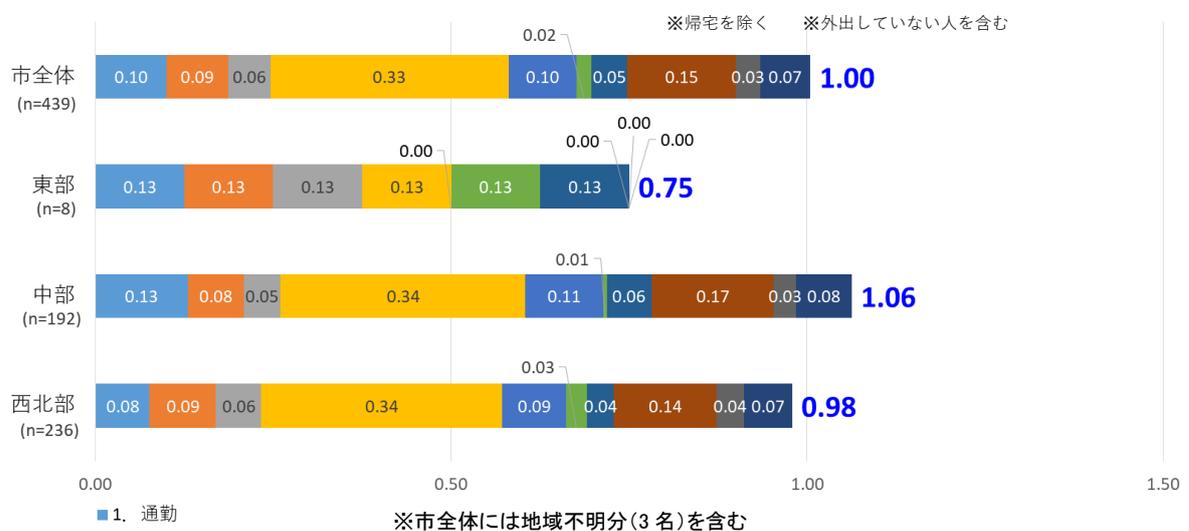
出典：市民アンケート調査（R2. 11 実施）

【参考】一人当たりの移動回数（地域別）

1人当たり移動回数(平日)【免許保有者】



1人当たり移動回数(平日)【免許非保有・返納意向者】



- 1. 通勤
- 2. 通学
- 3. 業務・仕事
- 4. 買い物
- 5. 通院（病院等での受診・治療）
- 6. 送迎
- 7. 散歩・ジョギング・サイクリング
- 8. その他の日常的な私的活動（食事・社交・娯楽・文化・習い事・地域活動等）
- 9. 非日常的な私的活動（観光・イベント・スポーツ観戦等）
- 10. その他

出典：市民アンケート調査（R2. 11実施）



【評価指標④】マイカー通勤者 40%未満の事業所割合

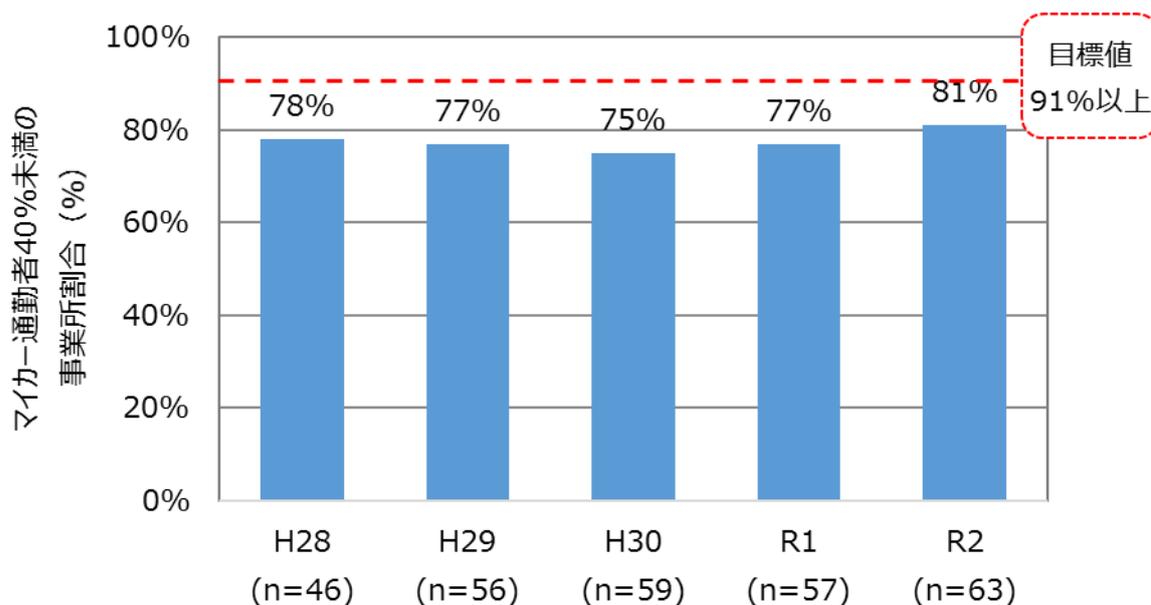
(1) 指標の意味

市民や企業に対して公共交通利用促進を促すものであり、奈良市第5次総合計画(策定中)においても位置付けられています。

(2) 目標値

奈良市第5次総合計画(策定中)における目標値を適用し、現況(R2)の81%から91%以上とします。

指標	現況 (R2)	目標 (R13)
マイカー通勤者 40%未満の事業所割合	81%	91%以上



出典：奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料

【評価指標⑤】交通事故死者数

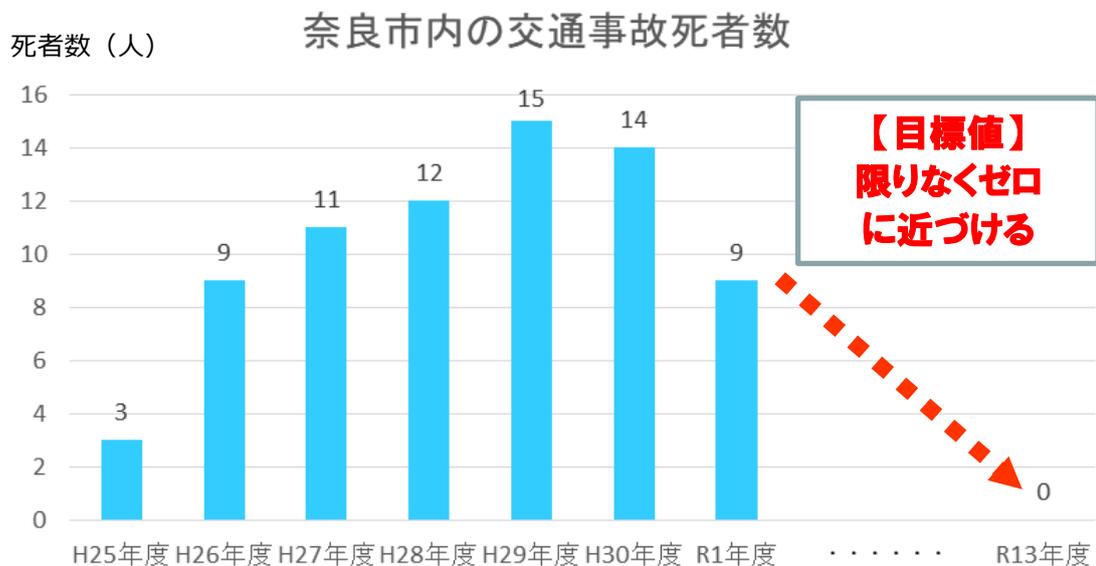
(1) 指標の意味

交通安全対策推進の効果を測るものであり、奈良市第5次総合計画（案）においても位置付けられています。

(2) 目標値

奈良市第5次総合計画（策定中）における目標値を適用し、現況（R1）の9人から、「限りなくゼロに近づける」ことにします。

指標	現況（R1）	目標（R13）
交通事故死者数	9人	限りなくゼロに近づける



出典：奈良市交通安全計画、安全安心まちづくり基本計画



6.2 東部地域の評価指標・数値目標

【評価指標⑥】バスを利用している人（路線バス再編地区）

(1) 指標の意味

東部地域における施策パッケージのテーマである『公共交通の持続性を確保するための好循環創出』の効果を測るための指標として、上記を設定します。

(2) 目標値

令和3年7月に東部地域（田原地区・柳生地区・大柳生地区・東里地区・狭川地区・月ヶ瀬地区）の全世帯を対象に東部地域の交通手段等に関するアンケート調査を実施した結果、『現在バスを利用している人』が228人、『現在バスを利用したいが利用できない人』が81人という結果となりました。

この結果から、現在はバス利用の意向がある人の **73.8% (228人 / (228人+81人))** がバスを利用できている状況です。

今後、路線バスの再編（代替交通手段の導入を含む）により、利便性の向上を図り、バス（代替手段を含む）利用意向がある人の **90%以上 (令和3年と利用意向が同数と仮定すると278人 (309人×90%) にあたる)** が利用できることを目標とします。

指標	現況 (R3)	目標 (R13)
バス利用の意向がある人の内バスを利用している人の割合（路線バス再編地区）	73.8%	90%以上

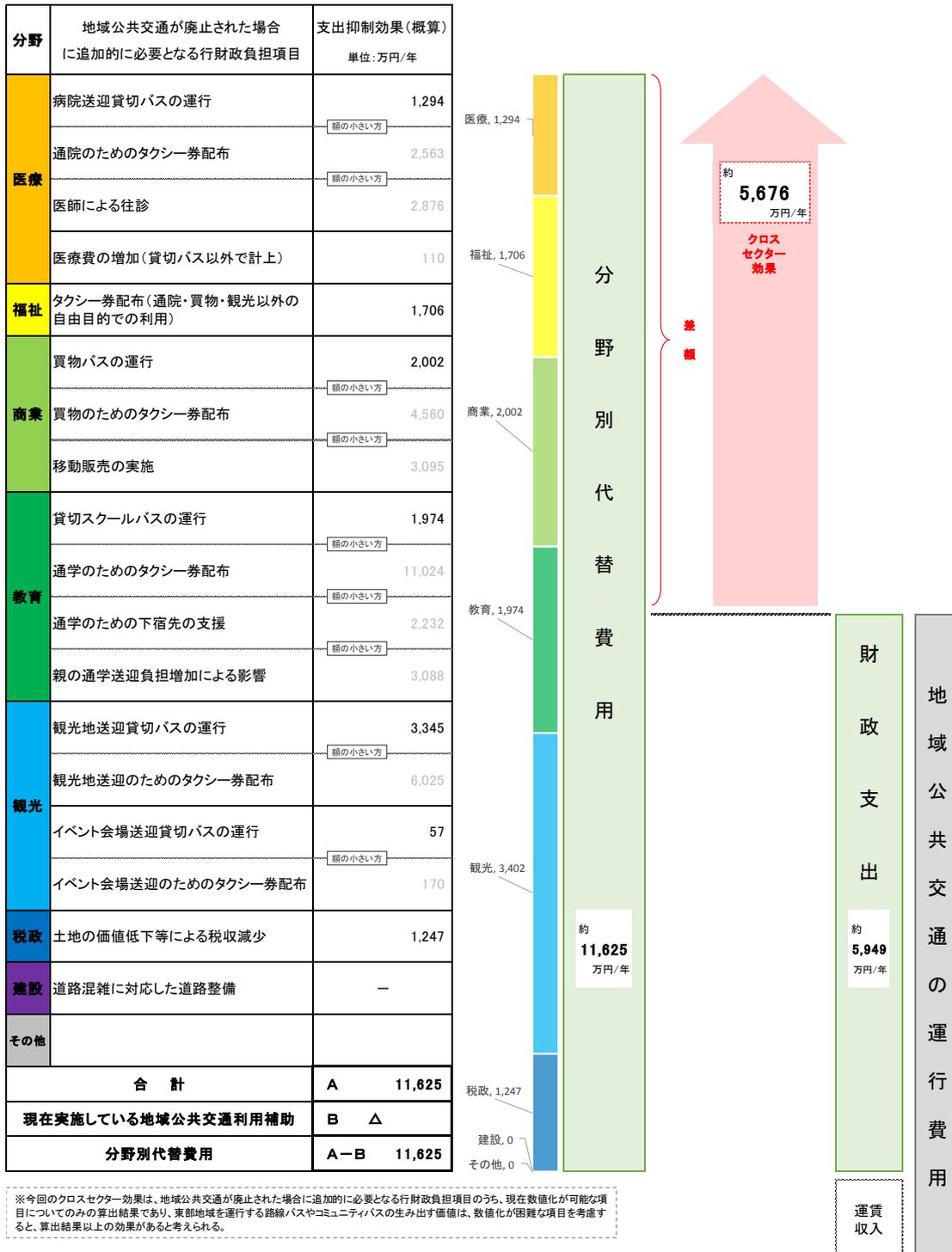
出典：東部の移動交通手段を考えるためのアンケート調査

【参考】地域公共交通によるクロスセクター効果の試算（東部地域）

奈良市では、東部地域の生活路線バス等を対象にクロスセクター効果（多面的な効果）の試算を行っています。

平成30年度においては、奈良市が東部地域の路線バス等に支出する費用が年間5,949万円であるのに対して、東部地域の路線バス等を廃止した場合の分野別代替費用が年間約11,625万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約5,676万円と算出されています。

よって、東部地域の路線バス等への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。



※今回のクロスセクター効果は、地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目のうち、現在数値化が可能な項目についてのみの算出結果であり、東部地域を運行する路線バスやコミュニティバスの生み出す価値は、数値化が困難な項目を考慮すると、算出結果以上の効果があると考えられる。

出典：クロスセクター効果の算出結果－奈良市東部地域－（令和2年2月）



6.3 中部地域の評価指標・数値目標

【評価指標⑨】公共交通による観光入込客数

【評価指標⑩】観光客の滞在時間（日帰り）

(1) 指標の意味

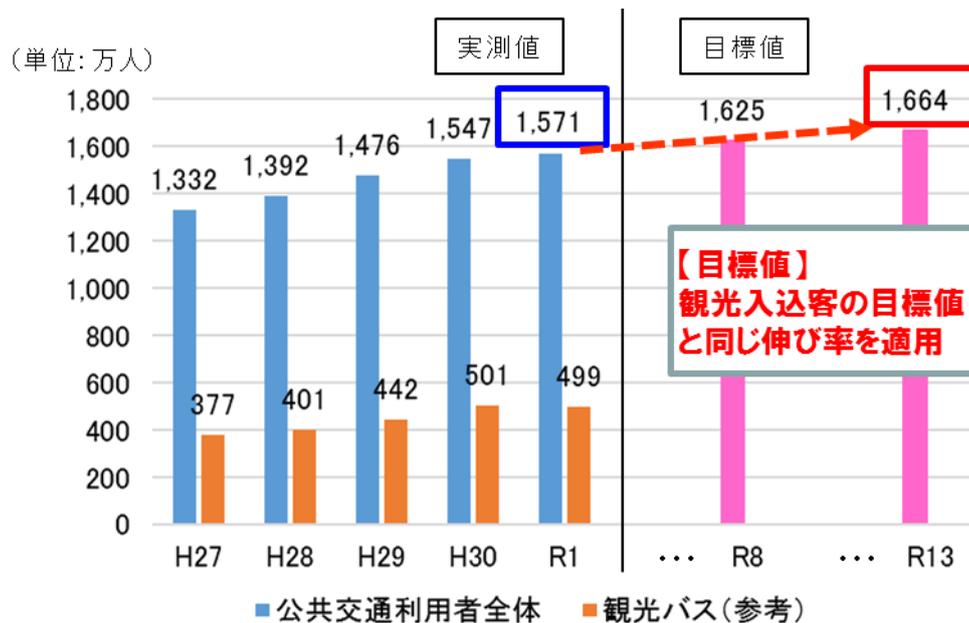
中部地域における施策パッケージのテーマである『バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォークブル）』、『新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備』について、観光面における効果を測る指標として、上記2つを設定します。

市民生活面については、前述した市全域の指標で測ることとします。

(2) 目標値

「公共交通による観光入込客数」については、奈良市第5次総合計画（案）における観光入込客数と同じ伸び率を適用し、令和13年に1,664万人以上を目指します。

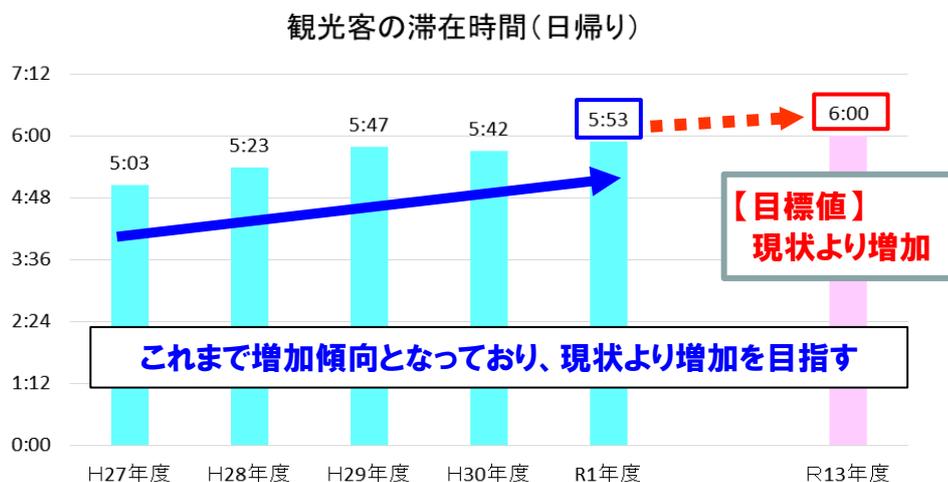
指標	現況 (R1)	目標 (R13)
公共交通による観光入込客数	1,571 万人/年	1,664 万人/年以上



出典：奈良市観光入込客数調査報告書

「観光客の滞在時間（日帰り）」については、これまで増加傾向となっており、現状より増加することを目指します。

指標	現況 (R1)	目標 (R13)
観光客の滞在時間（日帰り）	5 時間 53 分	6 時間以上



出典：奈良中心市街地来訪者アンケート調査（春・秋調査の平均値）



6.4 西北部地域の評価指標・数値目標

【評価指標⑪】主要駅の利用者数

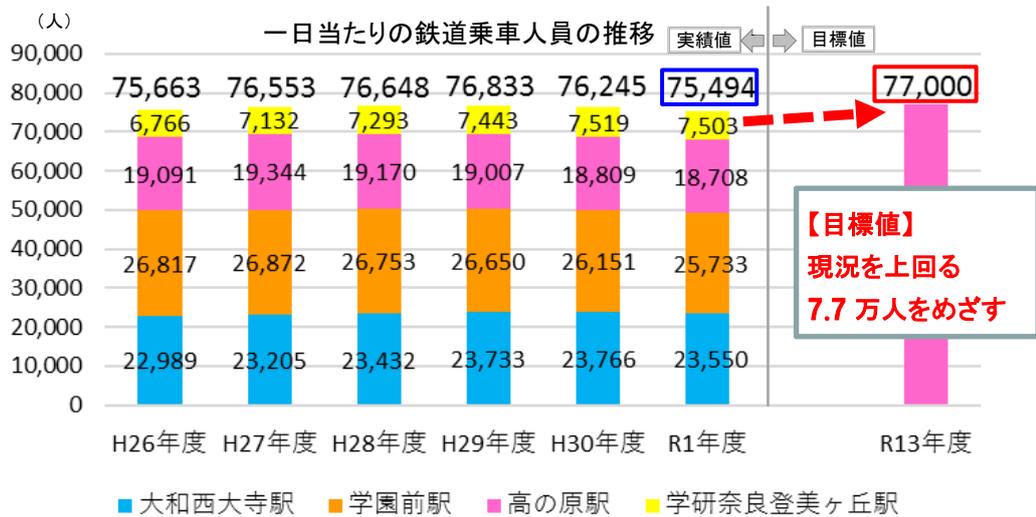
(1) 指標の意味

西北部地域における施策パッケージのテーマである『駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進』の効果を測る指標として設定します。

(2) 目標値

西大寺駅周辺整備事業等を公共交通の利用促進につなげ、主要駅（大和西大寺駅、学園前駅、高の原駅、学研奈良登美ヶ丘駅）の1日乗車人員を、現況を上回る77,000人とします。

指標	現況 (R1)	目標 (R13)
主要駅の利用者数 (日乗車人員)	75,494 人	77,000 人



出典：奈良市統計書「統計なら」