

令和6年度 デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業の評価検証

事業概要

事業名称	小松市における2大交通拠点をつなぐ自動運転バスの安全・安心・安定した運行体制構築事業	交付金の種類	地方創生推進タイプ(Society5.0型)
		期間	R6.4～R11.3(5年間)
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新幹線駅と空港の一体的利用を促し「レール＆ライト」を拡大:北陸の広域移動の拠点都市へ ○ 駅・空港間の人の流れ創出・拡大により、新幹線と国際空港とが織りなす全国随一の交流エリアを形成 ○ 持続可能な未来型の公共交通へ転換。安全・安心・安定の公共交通として社会受容性も醸成 		
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動運転技術の導入、実証実験、その他車両運用に関する取組 ○ 路線運行を通じた評価検証・改善事業 ○ 社会受容性の醸成に必要な取組 		
重要業績成果 指標(KPI)	KPI①: 地域の人口・世帯数 KPI②: 空港連絡バス利用率	KPI③: 小松駅周辺滞在者数(来訪者の流動人口) KPI④: 自動運転バス利用者満足度	
事業費実績(R6)	94,296千円	交付額(R6)	47,148千円
R6年度 主な取組の 概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 路線バス通年運行(計3,945便)を対象とした走行データ(システムログ)、乗務員からの聞き取り、利用者評価に基づく課題の洗い出しを行い、評価分析に基づく自動運転システムの改善を実施。 ○ 信号連携を拡大(走行ルート上7箇所、回送ルート上1箇所)。 ○ 安定的な遠隔監視に向けてルート上の通信強度・安定性に関する調査を実施し、4G通信の品質が劣化している箇所や、多くの範囲で5Gが補足されないことを確認した。 ○ 回送ルートの高精度3次元地図作成及び自動運転リスクアセスメントを実施し、自動運転による試験走行を行った。 		

KPI評価の凡例

A	達成率が100%以上
B	達成率が100%未満 75%以上
C	達成率が75%未満 50%以上
D	達成率が50%未満 25%以上
E	達成率が25%未満

令和6年度 デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業の評価検証

■ 重要業績成果指標(KPI)達成状況

KPI①	地域の人口・世帯数							
KPIの概要 計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 事業によって目指す最終目標、地域にもたらす効果を示す総合的な指標（※原則、本指標の設定が必要） 人口は、R2国勢調査の結果を基準に、各月の出生・死亡・転入・転出者数及び世帯の移動を加減して算出(10月1日推計人口) 世帯数は、国立社会保障・人口問題研究所『日本の世帯数の将来推計(都道府県別推計)』(2019年推計)の平均世帯人口の推計値を人口KPI値で案分し算出 							
KPI	基準値		R6	R7	R8	R9	R10	最終値
	104,715人 42,681世帯	目標値	△15人 (104,700人)	±0人 (104,700人)	△200人 (104,500人)	△200人 (104,300人)	△200人 (104,100人)	104,100人
		実績値	1,119世帯 (43,800世帯)	1,100世帯 (44,900世帯)	100世帯 (45,000世帯)	200世帯 (45,200世帯)	200世帯 (45,400世帯)	45,400世帯
達成に向けた取組内容 や工夫・ 評価分析	<ul style="list-style-type: none"> 本市の移住定住パンフレットの中で、新幹線駅・空港をつなぐ自動運転バスの取組を掲載し、未来型の取組を行う自治体としての紹介を行った。また、県外での移住促進イベントにおいても移住定住パンフレットと共にグッズ配付を行うなど、積極的なPRを実施したが、KPI達成に向けた十分な効果は表れていない。 現在、小松駅東地区複合ビル「ウレシャス小松」の整備やマンション建設など、新幹線開業後の新しいまちの形の形成が進められており、人口に対する効果も今後表れてくるものと考えられる。 総合的な指標であることから、現在の取組を継続・強化することで、目標達成を図っていく。 	当該年度 KPI評価		E				

令和6年度 デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業の評価検証

KPI②	空港連絡バス利用率						
KPIの概要 計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ○駅・空港間の人の流れの創出・拡大の程度を評価する指標 ○レール＆ライトによる「北陸エリアにおける広域移動の拠点都市」形成の度合いを評価できる ○空港の乗降客数の統計データとバス利用者数の統計データにより算出 						
KPI	基準値	R6	R7	R8	R9	R10	最終値
	7.80% (R5実績)	目標値	+1.00% (8.80%)	+1.00% (9.80%)	+0.20% (10.00%)	+0.20% (10.20%)	+0.20% (10.40%)
		実績値	+0.58% (8.38%)				
達成に向けた取組内容 や工夫・ 評価分析	<ul style="list-style-type: none"> ○ KPIとして、基準値+1%を目標としていたが、実績としては+0.58%となった。 ○ 令和6年度の小松空港乗降客数は前年度比+3.1%となる中、空港連絡バスは前年度比+14.6%となっており、空港利用者に占める空港連絡バスを利用する人の割合は拡大している。 ○ また、駅・空港間をつなぐコミュニティバスの利用者数は、自動運転バス導入以前と比較して2倍に増加している。 ○ このことから、本KPIの趣旨である「駅・空港間の人の流れの創出・拡大」については、一定の効果が表れていると考えられる。 ○ KPI値としては未達成であることから、今後も駅・空港間における快適・スムーズなアクセスの向上に向けた取組を推進し、移動経路としての価値向上を図っていく。 ○ 具体的な取組として、航空機や鉄道との乗り継ぎを踏まえたダイヤの見直しや北鉄加賀バスが運行するバスも含めたダイヤの最適化等、利用者視点での改善を図る。 	当該年度 KPI評価		C			

令和6年度 デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業の評価検証

KPI③	小松駅周辺滞在者数(来訪者の流動人口)							
KPIの概要 計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ○将来像の一つ「新幹線と国際空港とが織りなす全国随一の交流エリアの形成」を評価する指標 ○新幹線駅が開業し、交流拠点も立地する駅を中心としたエリアを設定し、来訪者的人流を測ることで交流エリアとしての形成度合いを評価 ○民間のビッグデータを活用し、該当圏内における毎月の来訪者数の推計値により年間来訪者数を求める 							
KPI	基準値	R6	R7	R8	R9	R10	最終値	
	115.00万人	目標値	+10万人 (125.00万人)	+10万人 (135.00万人)	+1万人 (136.00万人)	+1万人 (137.00万人)	+1万人 (138.00万人)	138.00万人
	実績値	+15.46万人 (130.46万人)						
達成に向けた取組内容 や工夫・ 評価分析	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新幹線駅の開業や交流拠点の誕生により来訪者の滞在は拡大しており、目標値を達成した。 ○ 小松駅東地区複合ビルのオープンなど今後も駅周辺エリアの機能強化が進み、交流エリアとしての役割が高まるところから、駅・空港間のアクセスを担うバスの役割もますます拡大していくと考えられる。 						当該年度 KPI評価	
	 <p>流動人口のメッシュデータ</p>							

令和6年度 デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業の評価検証

KPI④	自動運転バス利用者満足度							
KPIの概要 計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ○自動運転バスが安全・安心・安定した交通システムであることを評価する利用者視点での指標 ○自動運転バスの交通システムとしての適切性を評価 ○自動運転バス利用者へのアンケート調査を行い、「路線バスとしての評価・満足度」についての設問を設ける。5点(高い)から1点(低い)までの5段階評価での回答を求め、平均値をもって満足度とする 							
KPI	基準値		R6	R7	R8	R9	R10	最終値
	3.70 (当初想定)	目標値	+0.20 (3.90)	+0.20 (4.10)	+0.10 (4.20)	+0.10 (4.30)	+0.10 (4.40)	4.40
		実績値	+0.77 (4.47)					
達成に向けた取組内容 や工夫・ 評価分析	<ul style="list-style-type: none"> ○半年ごとに利用者アンケートを実施することで、定期的な改善点の把握と自動運転システム等の改善に取り組む体制を構築した。 ○また、乗務員からの意見に基づく改善も並行して行っており、これらの改善につながる取組によって満足度の向上につながっていると考えられる。 ○システム面に加えて路線バスとしてのオペレーションも重要な観点となることから、レベル4での運用に向けた調査研究を行っていくことが今後重要となる。 							当該年度 KPI評価 A

令和6年度 デジタル田園都市国家構想交付金を活用した事業の評価検証

■ 事業の進捗状況及び評価

進捗に対する分析	<ul style="list-style-type: none">○ 令和6年度は、自動運転レベル2での通年運行が本格的に実施され、運行を通じた課題の洗い出しと改善を行うとともに、レベル4に向けた取組を進めることを目標としていた。本事業により、通年での運行(点検整備に伴う代車による走行(7日間)を除く)を実施し、課題把握や改善を適切に行うとともに、レベル4運行に向けて重要となる信号連携の導入拡大や通信調査、回送ルート対応を実施することができた。○ 人口・世帯数に関するKPIの達成には課題が見られるものの、空港連絡バス利用率についての改善を確認するとともに、他2つのKPIを達成することができた。○ 令和6年度末までに延べ20,130人が自動運転バスを利用し、自動運転バス導入以前に同路線を走行していたコミュニティバスの2倍以上の利用者数となっている。自動運転バスが、駅・空港間の移動手段として根付き始め、「広域移動の拠点都市」の形成にも寄与していることが示唆される。
今後の展望	<ul style="list-style-type: none">○ 進捗については概ね計画通り進められており、今後も遅れが生じないように注意しながら取り組んでいく。○ レベル4実装や未達成となったKPIの達成にあたり、社会受容性の向上や事業PRが重要となることから、これらの取組についての強化を図る。
評価(担当課)	地方創生に相当程度効果があった

■ 小松市レベル4モビリティ・地域コミッティによる評価

評価	地方創生に相当程度効果があった
----	-----------------

【評価の凡例】

地方創生に非常に効果的であった	全てのKPIが目標値を達成するなど、大いに成果が得られたと見なせる場合
地方創生に相当程度効果があった	一部のKPIが目標値に達しなかったものの、概ね成果が得られたと見なせる場合
地方創生に効果があった	KPI達成状況は芳しくなかったものの、事業開始前よりも取組が前進・改善したと見なせる場合
地方創生に対して効果がなかった	KPIの実績値が開始前よりも悪化した、もしくは取組としても前進・改善したとは言い難いような場合