

「2023年度：クロスセクター効果算出ガイドライン標準版」の研修会

# CSE算出ガイドライン標準版 の内容

2023年10月31日

株式会社丸尾計画事務所 西村和記  
nishimura@maruokeikaku.co.jp

## 本日の発表内容

1. CSE算出ガイドライン標準版の構成
2. CSE算出の基本的な考え方
3. 分野別代替施策の考え方
4. 分野別代替施策費用算出のための必要データ
5. クロスセクター効果の算出方法
6. 今後の取り組み

# 1. CSE算出ガイドライン標準版の構成

# 1. CSE算出ガイドライン標準版の構成



## 目次

第1章 地域公共交通のクロスセクター効果の概要	1
1.1. 地域公共交通のクロスセクター効果とは	1
1.2. クロスセクター効果算出のイメージ	2
1.3. クロスセクター効果算出の基本的な考え方	3
1.4. 本ガイドラインの位置付け(標準版とオプション版)	4
第2章 標準版でのクロスセクター効果算出概要	5
2.1. 分野別代替施策の考え方	5
2.2. 算出対象とする地域公共交通の設定	6
2.3. 分野別代替施策費用算出のための必要データ	7
(1) 必要データ一覧	7
(2) 利用者アンケート調査の調査項目と実施方法	8
第3章 地域公共交通のクロスセクター効果の算出	9
3.1. 基本データの算出方法	9
(1) 分野別利用者数の算出方法	9
(2) 分野別時間帯別利用者数の算出方法	11
3.2. 分野別代替施策費用の算出方法	21
(1) 医療分野	21
(2) 商業分野	29
(3) 教育分野	34
(4) 観光分野	39
(5) 福祉分野	45
(6) 産業分野	50
(7) 建設分野	55
(8) 財政分野	56
3.3. 分野別代替施策費用算出結果の整理	58
3.4. 財政支出額の整理	59
3.5. 地域公共交通のクロスセクター効果の算出	60
第4章 算出ガイドライン等の内容向上に向けた今後の取り組み	61
4.1. 算出ガイドライン標準版の更新	61
4.2. 算出ガイドラインオプション版の作成	61
4.3. CSE標準版算出ツールの作成	62
付録	
1. 算出対象路線利用者アンケート実施概要	付1-1
2. 算出事例	付2-1
3. 論文	付3-1

## 2. CSE算出の基本的な考え方

### ① 算出方法の統一

算出条件が同じ場合は、誰が計算しても同じ結果となる算出方法とする。

### ② 現状と同等の移動機会を確保する代替施策の設定

分野別代替施策は、代替施策費用が過大にならないように、現実には想定しづらい施策であっても、現状と同等の移動機会を確保する施策を設定している。

タクシー券配布の場合、通常は自宅前から目的地間の利用となるが、CSE算出では現在利用している乗降バス停(駅)間の利用として設定

### ③ 二重計上・過大評価の回避

代替施策の対象者が重複し二重計上になることを避ける等、地域公共交通の価値が過大にならないように考慮する。

そのため、一つの分野に複数の代替施策がある場合は、最も費用の小さい施策を採用する。また代替施策の対象者が重複する(二重計上になる)ことを避けるために、複数の目的で移動している利用者は代表目的を設定する。

## 3. 分野別代替施策の考え方

### 3. 分野別代替施策の考え方

ガイドラインP.5参照

#### < 分野(目的)別代替施策 >

分野	目的		代替施策1	代替施策2	代替施策3	歩数減少による 医療費の増加
			目的や分野内で最も施策費用が小さい施策を採用			
医療	通院		病院送迎バス	タクシー券配布	(往診)	(往診)
商業	日常の買物・ 日常以外の買物		買物バス	タクシー券配布	(移動販売)	(移動販売)
教育	通学		スクールバス	タクシー券配布	—	—
観光	観光		観光送迎バス	タクシー券配布	—	—
福祉*	その他私用 (通院・買物・観光 以外)		送迎バス	タクシー券配布	(訪問介護・ 通所介護)	(訪問介護・ 通所介護)
産業	通勤	自動車運転 免許証なし	企業送迎バス	タクシー券配布	—	—
建設	業務	自動車運転 免許証あり	道路整備	—	—	(マイカー転換)
財政	—		土地の価格低下等 による税込減少	—	—	—

：標準版には算出方法を示していないが、オプション版に示す予定としている項目

注 ボランティア輸送は地域の人々の互助による取り組みであり、その費用の全てを行政が負担しているものでないため、本ガイドラインで算出するCSEの代替施策とは考えない。

\* ) 通院・買物・観光以外の「その他私用目的」に該当する行政分野として、算出の便宜上「福祉分野」を設定。

出典) 西村和記・東徹・土井勉・喜多秀行：「クロスセクター効果分析の課題と算出方法の定式化の検討ー 多様な取組事例も踏まえてー」、土木計画学研究・講演集, Vo. 66, 27-01, 2022. に基づき作成

## 4. 分野別代替施策費用 算出のための必要データ

## 4. 分野別代替施策費用算出のための必要データ

ガイドラインP.7参照

### (1) 必要データ一覧

#### < 分野別代替施策費用算出のための必要データ >

データ	推奨データ	代用データ1	代用データ2
算出対象路線利用者数			
年間利用者数	利用実績データ	—	—
平日・休日別平均利用者数		ICカード利用データ	カウント調査の実施結果
平日・休日別時間帯別利用者数			
算出対象路線利用状況			
平日・休日別目的別利用者割合	利用者アンケート調査結果	—	—
平日・休日別目的別時間帯別利用者割合		パーソントリップ調査結果	—
目的別バス停（駅）間利用者数		—	—
利用時の同行者数		—	—
算出対象路線及び周辺の公共交通運行状況			
バス停・駅位置	路線図等に基づくGISデータ	国土数値情報によるデータ	—
バス停・駅勢圏	算出自治体が設定している駅やバス停からの距離	都市部*： 駅から半径500m バス停から半径300m 地方部*： 駅から半径1,000m バス停から500m	—
バス停（駅）間距離	Googleマップ・GIS・地図データ等によるバス停（駅）間直線距離	—	—
算出対象路線運行日数（平日・休日別）	実績値	—	—
周辺公共交通運行路線	路線網図	—	—

\*) 「地域公共交通づくりハンドブック」（国土交通省自動車交通局旅客課 平成21年3月）に基づき設定。

## 4. 分野別代替施策費用算出のための必要データ

ガイドライン付録P.1-1参照

### (2) 利用者アンケート調査について

＜ 利用者アンケートにより把握するデータ ＞

		必須	推奨
利用状況	乗降バス停(駅)	○	
	乗車時刻	○	
	出発地・到着地		○
	利用目的	○	
	同行者数	○	
	往復利用状況	○	
	運賃支払い方法		○
	利用頻度		○
	利用時の問題点		○
	対象路線が廃止された場合の代替手段	○	

		必須	推奨
個人属性	性別		○
	年齢		○
	職業		○
	自動車免許保有状況		○
	自家用車の保有状況		○
	自動車の運転状況		○
	住所		○

調査員が乗り込み、全ての利用者にヒアリングするのが望ましい

# 4. 分野別代替施策費用算出のための必要データ

ガイドライン付録P.1-2参照

## < アンケート調査票の例 >

### バス利用者アンケート調査

問1 このアンケートに既に答えましたが。【あてはまるもの1つに○】

1. 初めて →  **引き続き回答下さい**    2. 既に回答した →  **今回の利用状況を引き続き回答下さい**

問2 乗車バス停、降車バス停はどちらですか。【乗車バス停、降車バス停それぞれあてはまるもの1つに記入】  
※ 乗車バス停に○、降車バス停に△を記入していただき、他のバスに乗り継ぎする(した)方は乗継バス停までを記入ください。

□ □ □ 線	○バス停	○バス停	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	○バス停	○バス停
	○バス停	○バス停	〃	〃	〃	○バス停	○バス停													

問3 このバスは何時頃乗車されましたか。【乗車時間をご記入ください】

乗車時間 \_\_\_\_\_ 時頃

問4 どこへ行く途中ですか。それとも帰りですか。【1つに○、施設名または場所を分る範囲で記入】

1. 行き    2. 帰り

出発地	1. 自宅   2. 勤務先   3. 通学先   4. ○○病院   5. ○○スーパー   6. ○○役場   7. その他
	施設名: _____ または 場所: _____ 市 _____ 町 _____ (字・丁目)
到着地	1. 自宅   2. 勤務先   3. 通学先   4. ○○病院   5. ○○スーパー   6. ○○役場   7. その他
	施設名: _____ または 場所: _____ 市 _____ 町 _____ (字・丁目)

問5 どのような目的で移動していますか。【あてはまる主な目的すべてに○】

※ 帰宅中の方は行き目的を記入してください。

1. 通勤   2. 通学   3. 買物(日常の買物)   4. 買物(日常以外の買物)   5. 通院・お見舞い  
6. 観光   7. 仕事(通勤を除く)   8. その他私用   9. その他( )

問6 同行者の人数を教えてください。【人数をご記入ください】

あなたの他に \_\_\_\_\_ 人 (うち 乳幼児 \_\_\_\_\_ 人)

問7 帰り(行き)もこのバスを利用する予定ですか(利用しましたか)。【あてはまるもの1つに○】

1. はい	2. いいえ
<p>現在、行きの方は「乗りの部」帰りの方は「行き時間」を記入ください。</p> <p>午前・午後 _____ 時頃</p>	<p>現在、行きの方は「乗りの部」帰りの方は「行き時間」を記入ください。(すべてに○)</p> <p>1. 車等での迎え(送り)   2. 病院送迎車 3. タクシー   4. 路線バス   5. 鉄道 6. その他(具体的に: _____ )</p>

問8 運賃は何で支払いますか。【あてはまるもの1つに○】

1. 現金   2. 定期券   3. 回数券   4. ICカード   5. その他

問9 過去1年間でこのバスをどのくらい利用しましたか。【あてはまるもの1つに○】

1. 週・月・年 \_\_\_\_\_ 日程度   2. 年に数日程度   3. 今日初めて利用した   4. その他( )

問10 このバスの利用に際して問題点がありますか。【あてはまるものすべてに○】

1. 特に問題はない   2. バス停が遠い   3. 早朝や夜など行きたい時間にバスがない  
4. バスの便数が少ない   5. (遅延などにより) 予定通りにバスが来ない   6. 運賃が高い  
7. 乗継が不便   8. 他の移動手段の方が便利   9. 遠回りになる   10. ダイヤが分かりづらい  
11. 車両が乗りにくい(段差があるなど)   12. バス待ち環境が悪い(上屋・ベンチが無いなど)  
13. その他( )

問11 もし、このバスがなくなったら、今日の目的地へはどうやって行きますか。【あてはまるものすべてに○】

1. 家族や知人に送迎してもらう   2. 自分で自動車運転して行く   3. 鉄道で行く   4. 他のバスで行く  
5. タクシーで行く   6. 原付・バイクで行く   7. 自転車・徒歩で行く   8. 行き先を変える  
9. 行くことをやめる   10. その他(具体的に: \_\_\_\_\_ )

問12 あなたのことについてお答えください。

① 性別【あてはまるもの1つに○】  
1. 男性   2. 女性

② 年齢【あてはまるもの1つに○】  
1. 20歳未満   2. 20歳代   3. 30歳代   4. 40歳代   5. 50歳代  
6. 60~64歳   7. 65~70歳   8. 70~74歳   9. 75歳~79歳   10. 80歳以上

③ 職業【あてはまるもの1つに○】  
1. 会社員・公務員   2. 自営業   3. 学生   4. パート・アルバイト   5. 主婦・主夫  
6. 無職(定年退職含む)   7. その他(具体的に: \_\_\_\_\_ )

④ 自動車運転免許【あてはまるもの1つに○】  
1. 運転免許を持っている   2. バイク・原付のみ運転免許を持っている  
3. 運転免許を持っていたが返納した   4. 運転免許を持っていない(取得したことがない)

⑤ 自動車の保有【あてはまるもの1つに○】  
1. 自分が自由に利用できる自動車がある   2. 家族共同で利用できる自動車がある  
3. 世帯に自動車がない

⑥ 自動車の運転【あてはまるもの1つに○】  
1. 問題なく運転できる   2. 運転できるが、不安である  
3. 運転できない

⑦ 自宅の住所【市民の方は町・字、市外の方は市町まで記入】  
〒 \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ または \_\_\_\_\_ 市 \_\_\_\_\_ 町 \_\_\_\_\_ (字・丁目)

問13 ご意見・ご要望等がありましたら、自由にご記入ください。

\_\_\_\_\_

~ 調査にご協力いただき、ありがとうございました。お手数ですが、回収ボックスにご投函ください ~

※ 回収ボックスは、運賃箱横に設置しています。

## 5. クロスセクター効果の算出方法

## 5. クロスセクター効果の算出方法

### (1) 分野別代替施策費用算出の概要

< 算出項目の概要 >

- 各分野の移動目的に対応した以下の施策費用
  - 送迎バス（貸切バス）
  - タクシー券配布
- 土地の価格低下等による税込減少

算出方法の詳細はガイドラインを参照してください

## 5. クロスセクター効果の算出方法

### ① 貸切送迎バスの運行費用算出概要

- 利用されている時間帯に貸切送迎バスを運行するとして算出

ア) 分野別(利用目的別)に時間帯別利用者数を算出



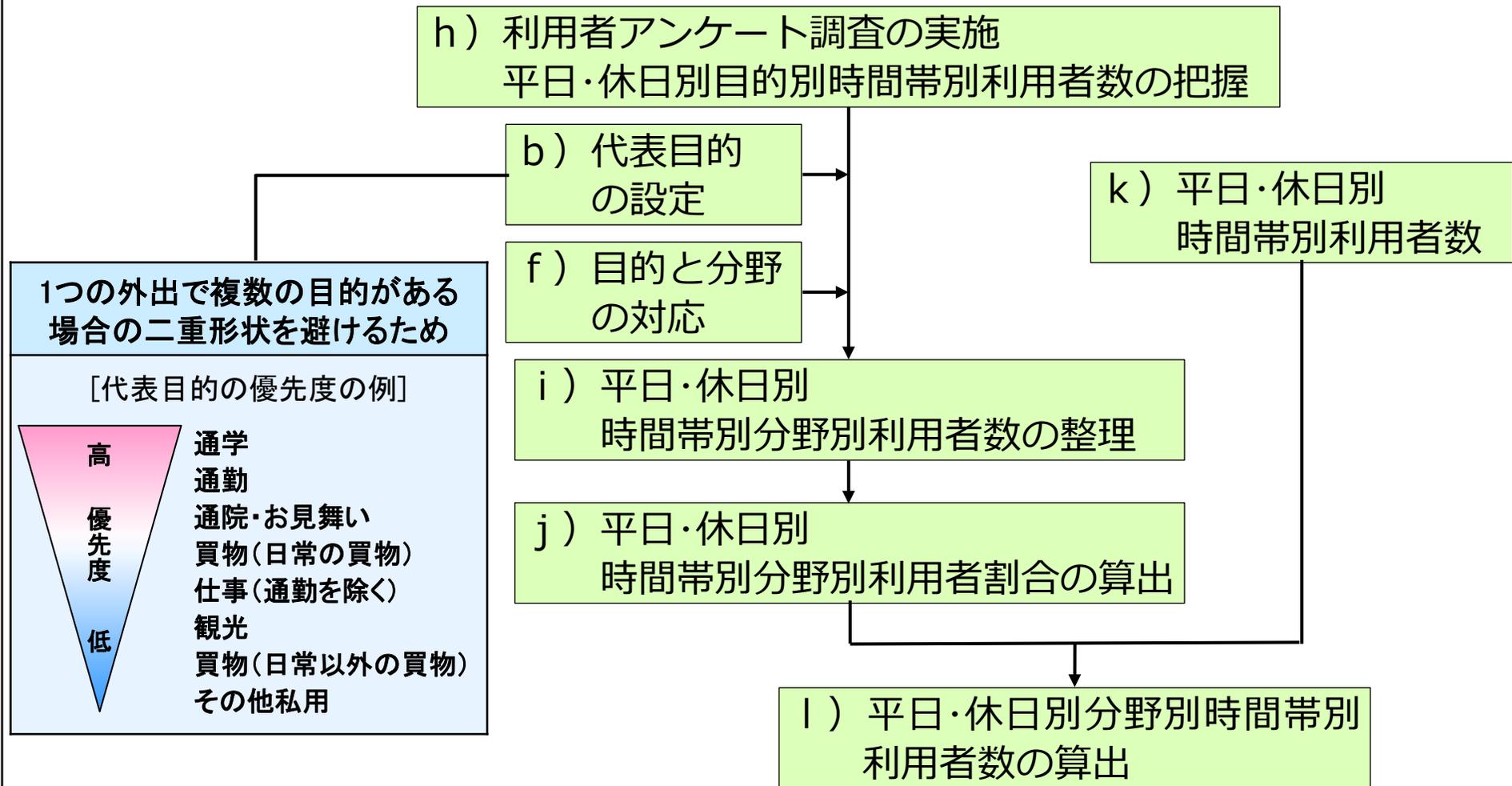
イ) 時間帯別バス必要台数の設定



ウ) 送迎バス利用料金の算出

## ア) 分野別（利用目的別）に時間帯別利用者数を算出

< 分野別時間帯別利用者数の算出手順 >



# 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.20参照

## < 分野別時間帯別利用者数 >

平日・休日別に作成

時間帯 分野	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	⋮	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	合計
医療分野	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人
商業分野	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人
教育分野	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人
観光分野	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人
福祉分野	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人
産業分野	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人
合計	人	人	人	人	人	人	人	⋮	人	人	人	人	人	人

j) で算出した平日・休日別時間帯別分野別利用者割合を適用して算出。

k) 算出結果

## 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.23参照

### イ) 時間帯別バス必要台数の設定

＜ 1時間帯あたり最大利用者数によるバス必要台数 ＞

1時間当たり 最大利用者数	小型バス	中型バス	大型バス	合計
～ 29人	1台	－	－	1台
30人 ～ 49人	－	1台	－	1台
50人 ～ 79人	－	－	1台	1台
80人 ～ 98人	－	2台	－	2台
99人 ～ 108人	1台	－	1台	2台
109人 ～ 158人	－	－	2台	2台
159人 ～ 177人	－	2台	1台	3台
178人 ～ 187人	1台	－	2台	3台
188人 ～ 207人	－	1台	2台	3台
208人 ～ 237人	－	－	3台	3台
238人 ～ 256人	－	2台	2台	4台
257人 ～ 266人	1台	－	3台	4台
267人 ～ 286人	－	1台	3台	4台
287人 ～ 316人	－	－	4台	4台

# 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.25参照

## < 送迎バス車両の運行時間、点呼点検時間の設定の例 >

各車両の出庫前及び出庫後に1時間ずつ設定する。

				7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	合計	運行時間	点呼点検時間
時間帯別利用者数(人/時間)				122人	182人	242人	110人	60人	82人	52人	26人	876人	—	—
	運行車両	旅客定員												
1台目	大型バス	79人	送迎者数	79人	79人	79人	79人	60人	79人	52人	26人	533人	8時間	2時間
2台目	大型バス	79人	送迎者数	43人	79人	79人	31人		3人			235人	5時間	2時間
3台目	中型バス	49人	送迎者数		24人	49人						83人	2時間	2時間
4台目	中型バス	49人	送迎者数			35人						25人	1時間	2時間
送迎者数計(人)				122人	182人	242人	110人	60人		52人	26人	876人	16時間	

# 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.25参照

## ウ) 送迎バス利用料金の算出

$$\text{貸切バス運行費用 [円/日]} = \text{貸切バス時間制運賃 [円/時]} \times (\text{運行時間} + \text{点呼点検時間}) \times \text{キロ制運賃補正係数}$$

< 貸切バス車両別時間制運賃下限額(円/時間) > **ガイドラインP.22参照**

運輸局	北海道運輸局	東北運輸局	関東運輸局	北陸信越運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	四国運輸局	九州運輸局	沖縄総合事務局
小型バス	4,030	4,740	4,770	4,670	4,940	5,360	4,580	4,620	4,590	3,790
中型バス	4,700	5,520	5,560	5,430	5,760	6,240	5,330	5,380	5,350	4,420
大型バス	5,570	6,530	6,580	6,440	6,820	7,390	6,320	6,380	6,330	5,230

出典) 国土交通省「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲」(令和5年8月25日 公示)

**ガイドライン  
P.25参照**

< 貸切バス車両別運賃のキロ制運賃補正係数 >

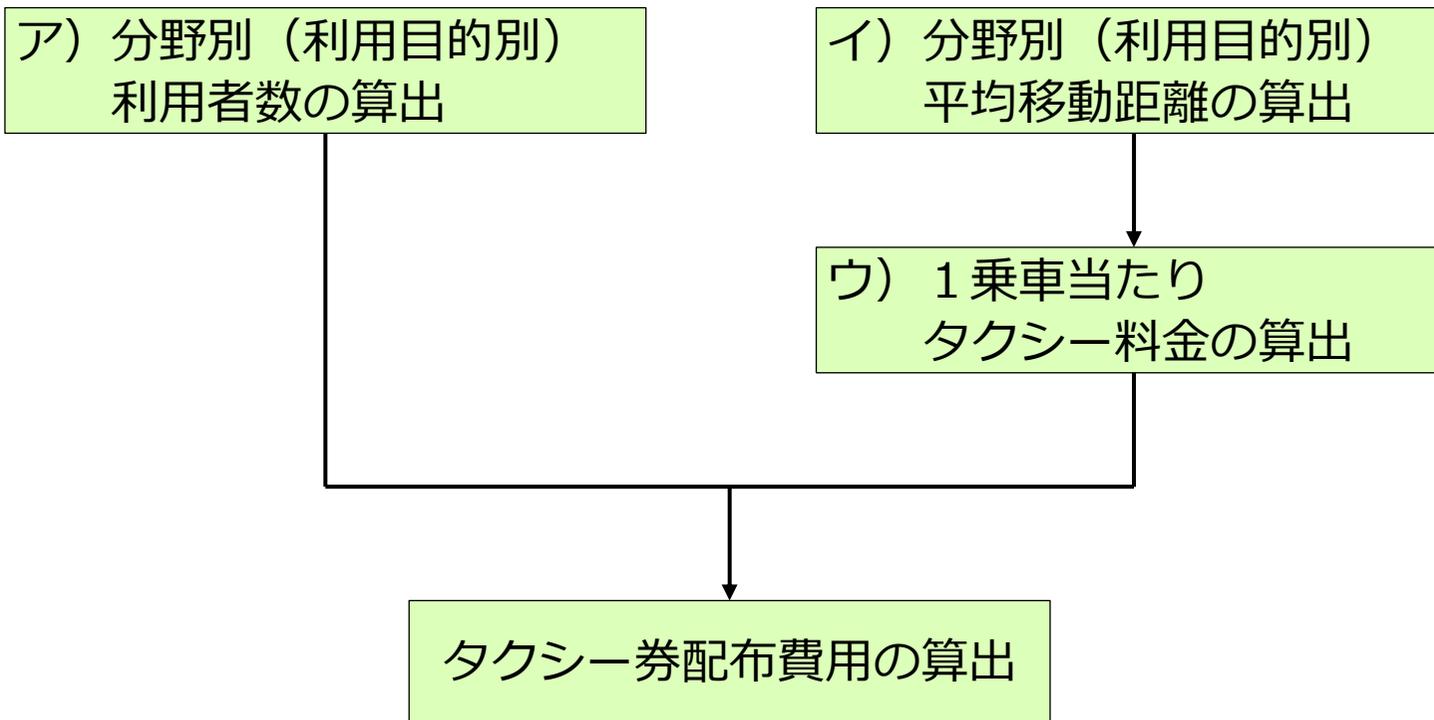
運輸局	北海道運輸局	東北運輸局	関東運輸局	北陸信越運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	四国運輸局	九州運輸局	沖縄総合事務局
小型バス	1.19	1.22	1.20	1.19	1.16	1.16	1.24	1.17	1.17	1.29
中型バス	1.20	1.21	1.20	1.19	1.16	1.16	1.24	1.18	1.18	1.30
大型バス	1.20	1.20	1.19	1.18	1.16	1.17	1.24	1.17	1.17	1.30

出典) 国土交通省「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲」(令和5年8月25日 公示)を基に算出

## 5. クロスセクター効果の算出方法

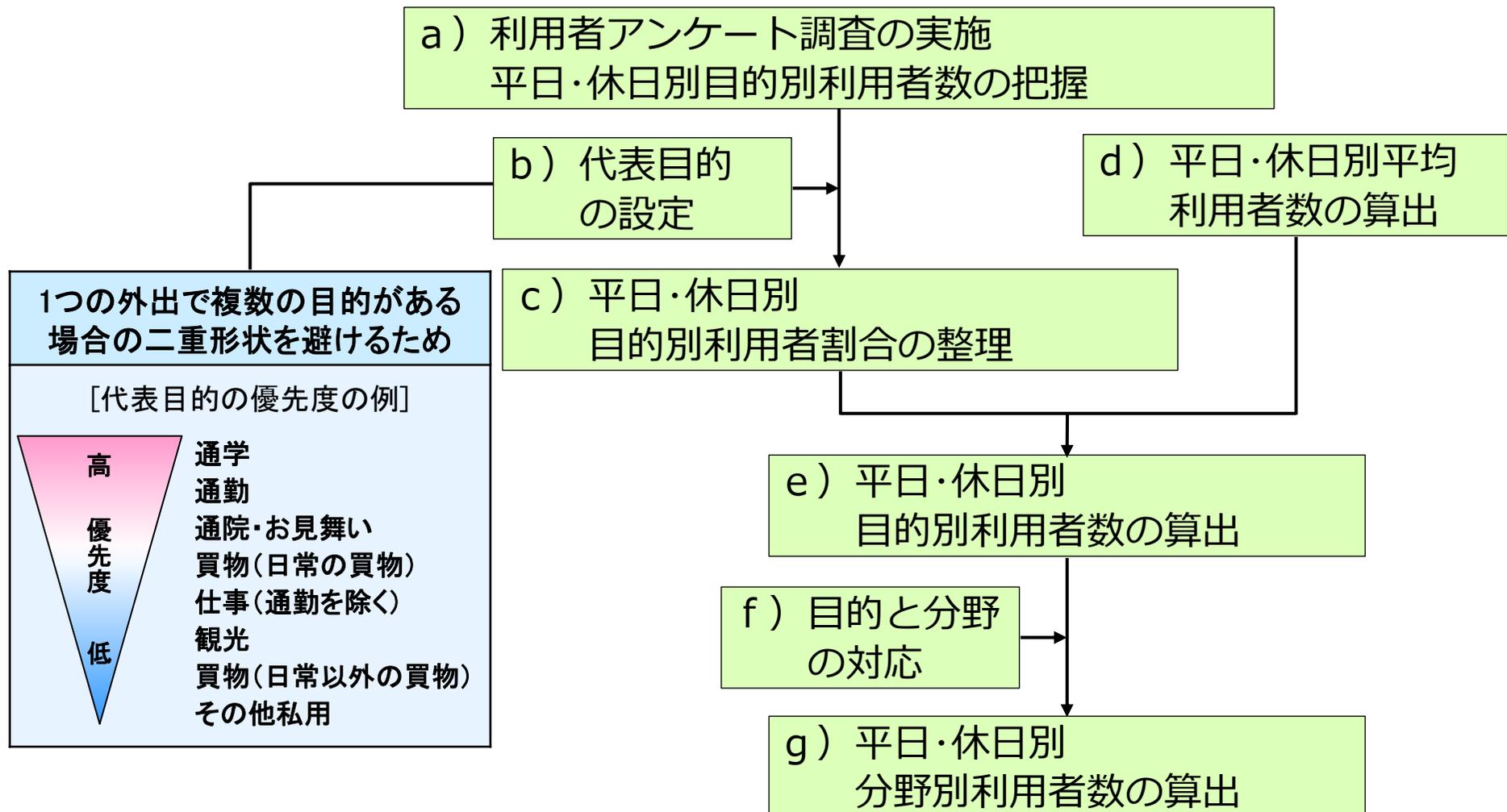
### ② タクシー券配布費用算出概要

- 利用されている乗車バス停（駅）から降車バス停（駅）までのタクシー券を配布するとして算出



## ア) 分野別（利用目的別）利用者数を算出

＜ 分野別時間帯別利用者数の算出手順 ＞



## 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.11参照

### < 分野別利用者数 >

算出分野	医療	商業	教育	観光	福祉	産業	合計
利用目的	通院・ お見舞い	買物 (日常の買物・ 日常以外の 買物)	通学	観光	その他私用	通勤 仕事 (通勤を除く)	
利用者数	人/日	人/日	人/日	人/日	人/日	人/日	人/日

\*) 分野別代替施策費用が過大とならないように分野別利用者数は小数点以下1桁の値とし、分野別代替施策費用算出に用いる。

平日・休日別に作成

### イ) 分野別（利用目的別）平均移動距離の算出

- 利用者アンケート調査結果の各回答の乗車バス停（駅）と降車バス停（駅）から、直線距離を算出し、その平均値を分野別（利用目的別）に算出

### ウ) 1乗車当たりタクシー料金の算出

$$\text{タクシー料金} = \text{初乗運賃 [円]} \times (\text{乗車距離による加算回数 [回]} \times \text{加算運賃 [円/回]})$$

算出地域で実際運行しているタクシー会社の値を用いるのが望ましい。  
難しい場合は各運輸局で定められている自動認可運賃（次頁参照）の最も小さい車両の下限運賃を設定

# 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.28参照

< 運輸局別一般乗用旅客自動車運送事業の自動認可運賃掲載URL >

運輸局	URL
北海道運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000258125.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000258125.pdf</a>
東北運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000301490.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000301490.pdf</a>
関東運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000274834.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000274834.pdf</a>
北陸信越運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000302101.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000302101.pdf</a>
中部運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/jidosya/jouyou_kouji/joyou_jidoninkaunchin.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/jidosya/jouyou_kouji/joyou_jidoninkaunchin.pdf</a>
近畿運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/jidouninkaunchin.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/jidouninkaunchin.pdf</a>
中国運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000100755.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000100755.pdf</a>
四国運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/content/000296034.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/content/000296034.pdf</a>
九州運輸局	<a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000300268.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000300268.pdf</a>
沖縄総合事務局	<a href="https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/0GB/Unyu/bustaxi/jigyokyoka/taxi/unchin/hontouritou-jidouninkaunchin_230718.pdf">https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/0GB/Unyu/bustaxi/jigyokyoka/taxi/unchin/hontouritou-jidouninkaunchin_230718.pdf</a>

< 例:近畿運輸局の大阪地区の自動認可運賃 >

大阪地区 運賃・料金

自動認可運賃

①特定大型車

	距離制運賃			時間距離併用制	時間制運賃 (30分)
	初乗運賃 (1.3km)	加算運賃			
上限運賃	650円	203m	100円	1分 15秒 100円	上限運賃 3,900円
B運賃	640円	206m	100円	1分 15秒 100円	B運賃 3,840円
C運賃	630円	209m	100円	1分 20秒 100円	C運賃 3,780円
D運賃	620円	225m	100円	1分 25秒 100円	D運賃 3,550円
E運賃	610円	229m	100円	1分 25秒 100円	E運賃 3,500円
F運賃	600円	260m	100円	1分 35秒 100円	F運賃 3,150円
下限運賃	590円	264m	100円	1分 40秒 100円	下限運賃 3,100円

②大型車

	距離制運賃			時間距離併用制	時間制運賃 (30分)
	初乗運賃 (1.3km)	加算運賃			
上限運賃	620円	225m	100円	1分 25秒 100円	上限運賃 3,550円
B運賃	610円	229m	100円	1分 25秒 100円	B運賃 3,500円
C運賃	600円	260m	100円	1分 35秒 100円	C運賃 3,150円
D運賃	590円	264m	100円	1分 40秒 100円	D運賃 3,100円
E運賃	580円	269m	100円	1分 40秒 100円	E運賃 3,050円
F運賃	570円	274m	100円	1分 40秒 100円	F運賃 3,000円
下限運賃	560円	279m	100円	1分 45秒 100円	下限運賃 2,940円

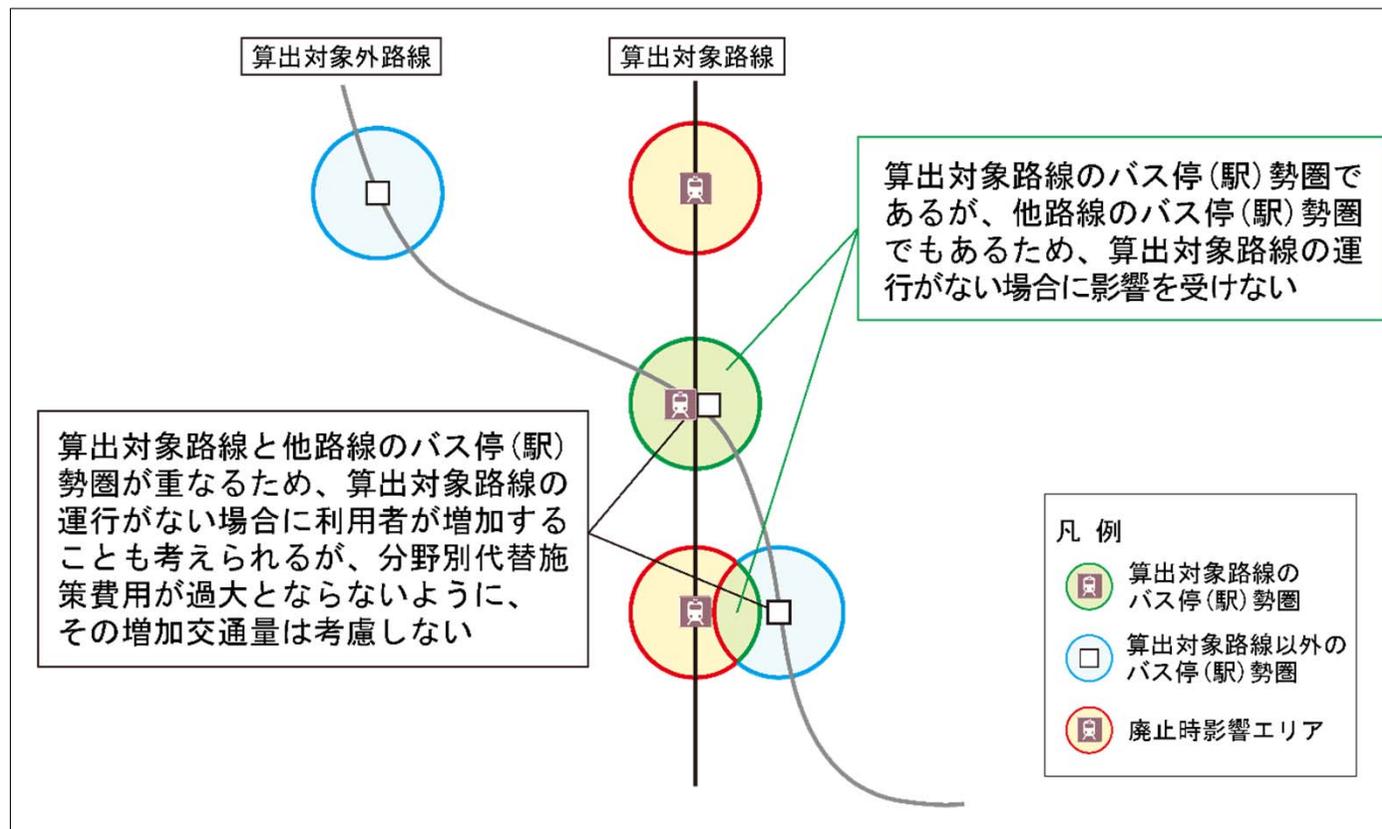
③普通車

	距離制運賃			時間距離併用制	時間制運賃 (30分)
	初乗運賃 (1.3km)	加算運賃			
上限運賃	600円	260m	100円	1分 35秒 100円	上限運賃 3,150円
B運賃	590円	264m	100円	1分 40秒 100円	B運賃 3,100円
C運賃	580円	269m	100円	1分 40秒 100円	C運賃 3,050円
D運賃	570円	274m	100円	1分 40秒 100円	D運賃 3,000円
E運賃	560円	279m	100円	1分 45秒 100円	E運賃 2,940円
F運賃	550円	284m	100円	1分 45秒 100円	F運賃 2,890円
下限運賃	540円	289m	100円	1分 45秒 100円	下限運賃 2,840円

### ③ 土地の価格低下等による税収減少の算出概要

- 算出対象路線が仮に廃止された場合、バス停（駅）周辺の地価が低下することで、土地の固定資産税が減少する額を算出

#### < 廃止時影響エリアのイメージ >



## 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.57参照

- 土地の価格低下率は、国土利用計画法第16条等に定められた土地価格の審査の適切な運用を図るために策定された「土地価格比準表」に示された、下記に示す1.5%を用いる

### ＜ 交通・接近条件「最寄駅への接近性」の地域要因比準表 ＞

条件	項目	細項目	格 差 の 内 訳					備 考	
			対象 地域	優  る	や  や 優  る	普  通	や  や 劣  る		劣  る
交通・ 接近 条件	都心との 距離及び 交通施設 の状態	最寄駅へ の接近性	基準 地域						地域の標準的な社会経済的最寄駅への接近性について、次により分類し比較を行う。 <u>接近性については、道路に沿った最短距離、バス路線の有無、バス運行回数等を総合的に考慮して判定するものとする。</u> なお、本格差率は政令指定都市以外の地方の県庁所在市を念頭に作成しているため、各分類における格差率が、地域の実態と合わない場合があるので留意すること。  優  る 最寄駅に近接する地域 やや優る 最寄駅にやや近い地域 普  通 最寄駅への時間、距離等が通常である地域 やや劣る 最寄駅にやや遠い地域 <u>劣  る 最寄駅に遠い地域</u>
			優  る	0	-1.5	-3.0	-4.5	-6.0	
			や  や 優  る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	
			普  通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0	
			や  や 劣  る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5	
			劣  る	6.0	4.5	3.0	1.5	0	

# 5. クロスセクター効果の算出方法

ガイドラインP.59参照

## (2) 財政支出額の整理

＜ 地域公共交通に対する財政支出額(エリア全体で算出する場合) ＞

		財政支出額 (千円/年)				
本市(町村)で運行する地域公共交通の路線		市町村	都道府県	国	その他	計
直接的な財政支出	地域鉄道	〇〇〇〇鉄道		●, ●●●	●, ●●●	〇, 〇〇〇
	バス線	△△△△バス	▲, ▲▲▲	▲, ▲▲▲		△, △△△
	コミュニティ	□□□□コミバス	■, ■■■■	■, ■■■■		□, □□□
	小計		☆, ☆☆☆	☆, ☆☆☆	☆, ☆☆☆	☆☆, ☆☆☆
交通分野以外での財政支出		市町村	都道府県	国	その他	計
分野社	(例) 高齢者優待パス交付費用	◇◇◇				◇◇◇
分野育	(例) 通学バス定期券補助	◆◆◆				◆◆◆
小計		▽, ▽▽▽				▽, ▽▽▽
合計		◎, ◎◎◎	◎, ◎◎◎	◎, ◎◎◎		◎◎, ◎◎◎

算出対象路線に係る全ての財政支出額を整理



## 6. 今後の取り組み

### (1) CSE算出ガイドライン標準版の更新

- 今後は貸切バスやタクシー運賃等の変更に伴う単価の更新を定期的に行う予定
- CSE研究会での議論を踏まえた算出内容の精査等の更新も必要に応じて実施予定

ver. 1.0

算出方法の変更、  
追加等に対応

年に1回の原単位等の  
更新に対応

### (2) CSE算出ガイドラインオプション版の作成

< ガイドライン標準版とオプション版 >

#### CSE算出ガイドライン 標準版

- 多くの算出事例があるもの
- 基本的な事項を網羅した算出方法

#### CSE算出ガイドライン オプション版

- 算出が少し複雑なもの
- 算出事例はあるもののまだ一般的な算出方法でないもの
- 地域の特性等を考慮した算出方法

## 6. 今後の取り組み

ガイドラインP.62参照

### < 検討中のガイドラインオプション版内容 >

#### (1) 代替施策の追加・変更

- ① 各分野の代替施策を実施しても、マイカーへの転換が一定数（ここでは1,000人を想定）発生すると想定される場合（建設分野の道路整備費用を算出する場合）
- ② 高齢者の安全な自動車運転を確保するための自動車への安全運転機能付与支援を実施する場合
- ③ 投票所へ行くことができなくなるため、移動投票所による投票機会を確保する場合
- ④ 往診・移動販売・訪問介護等、サービスが利用者の自宅や自宅近くまで行く場合

#### (2) 行財政の損失の追加・変更

- ① 算出対象路線の利用者が、自動車で送迎してもらうこと等により、駅やバス停へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加を想定する場合
- ② 通学ができなくなる学生を送迎するため、保護者が仕事を減らしたり、やめることで収入が減少することによる市民税の減少を想定する場合
- ③ 算出対象路線周辺の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少を想定する場合

#### (3) 算出対象路線の地域特性の考慮

- ① 代替施策で運行する送迎バス等で利用者から利用料金を徴収する場合（運賃收受の取り扱い）
- ② ボランティア輸送のCSEを算出する場合
- ③ タクシーがない地域においてCSEを算出する場合
- ④ 代替施策の対象者を利用者全員ではなく、高齢者や障害者のみ等の一部の利用者とする場合

# 6. 今後の取り組み

ガイドラインP.4参照

## ＜地域公共交通の生み出す価値全体とCSEの位置づけ＞

	行政の視点からみた 地域公共交通の価値	社会全体の視点からみた 地域公共交通の価値
	行政が実施する代替施策の費用 行財政の損失	家族や企業等が実施する代替方法に係る費用 社会全体の損失 [波及効果]
代替 施策 費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>送迎バス、タクシー券配布等</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路混雑による道路整備費用の増加</li> <li>高齢者ドライバーの運転支援装置購入補助</li> <li>移動投票所の設置費用</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族等の送迎負担の増加</li> <li>運転支援装置購入の家計負担</li> <li>マイカー通勤費用の企業負担</li> </ul>
「波及 効果」 損失	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>土地の価格減少による税収減少</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩数減少による医療費増加</li> <li>家族の送迎のための離職による収入減少に伴う税収減少</li> <li>まちなのにぎわい低下による税収減少</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩数減少による健康低下 [健康増進]</li> <li>外出減少による健康低下 [フレイル予防]</li> <li>愉しみの活動低下 [QOL向上]</li> <li>環境負荷の増大 [環境向上]</li> <li>まちなのにぎわい低下 [にぎわい向上]</li> </ul>

クロスセクター効果

○ : ガイドライン標準版に算出方法を示しているもの

\* ) [波及効果]は、損失の裏返しとなる地域公共交通があることによるプラスの効果

### (3) クロスセクター効果標準版算出ツールの作成

- 本標準版では、極端な算出方法の精緻化は求めず、「多くの算出事例があり」「基本的な事項を網羅した算出方法」を示した
- しかし、算出に当たっては、煩雑な作業が必要なところもある
- そのため、本標準版の算出方法に基づいた、「**CSE標準版算出ツール**」の作成を予定している
- 現在、CSE算出ツールとしては、北陸信越運輸局で作成された「簡易算出ツール」  
([https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com\\_policy/r2shinpoziomu.html](https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/r2shinpoziomu.html)) がある
- ただ、本標準版の算出方法とは違うため、この違いを認識した上で簡易算出ツールを使用していただきたい

に じ ゃ い ち

## さいごに

- ガイドラインを見てCSEを算出された場合、CSE研究会にご報告いただきたいと思います
- CSE研究会等で今後も議論していきたいので、研究会への登録&参加&意見交換（いずれも無料）をお願いしたいです
- 疑問点、改善点、意見等について、CSE研究会に気軽にご連絡ください

**[cse@maruokeikaku.co.jp](mailto:cse@maruokeikaku.co.jp)**

（CSE研究会登録者の皆様に届くメーリングリストです）

**[cse\\_info@maruokeikaku.co.jp](mailto:cse_info@maruokeikaku.co.jp)**

（CSE研究会事務局に届くメールです）