

計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)

I 総合評価

地域の主体的な取り組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

事業計画策定に当たっては、地域住民を始めバス業者などの関係者により2年間の協議を経て、これまでの既設路線の維持という考え方を改め、新都市の公共交通再編に向けた検討を行った。その後法定協議会を適切に開催し、地域にとって真に必要な公共交通を試行的に実施する中で、利用を促進するための検討や問題点の検討、見直しのための組織の立ち上げ及び見直し検討など、当該事業を本格実施するために必要な環境整備に向けた検討を行った。

II 計画事業の実施

- ① 事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

総合事業計画において、作手線実証運行、つくであしがる線実証運行、西部線実証運行、塩瀬線実証運行、バス情報の積極的提供、共通チケットの創出、ラッピングバスの導入、乗継拠点整備が位置づけられている。作手線については4月1日より1日1往復を運行し約1.6千人の利用があり、つくであしがる線についても4月1日より1日4便の運行を実施した。西部線については、7月1日より運行を開始し、12月までに1.6千人の利用があった。また、10月より運行を開始した塩瀬線については、3か月で896人の利用があった。バス運行パンフレットは作手地域及び新城地域において各戸に配布することで、バスのみでなくJR飯田線についての情報も幅広く提供し、新都市全体の公共交通のPRを行った。これまで統一されていなかったバス回数券についても、市営バス6路線を含む8路線で発行した結果、予想を上回る販売実績を残すことができた。ラッピングバスは、計画されている守義線とつくであしがる線において、地域の子どものデザインにより導入したことで、「地域のバス」としての愛着を醸成すると同時に利用を促すことができた。乗継拠点整備についても、作手地域の乗継拠点整備を進めており、総合事業計画に位置づけられた事業は適切に実施されたものと判断する。

(別添利用状況表・バスパンフレット・ラッピングバス写真参照)

III 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

作手線実証運行については各便の乗車人数を把握し、月別の推移及び曜日による乗車人数の変化につき事業評価を行った。つくであしがる線及び西部線についても、毎日の乗車人数を把握し、月別乗車人数及び便ごとの乗車人数により事業評価を行った。塩瀬線については運行月数が少ないことから、現存するデータにより年間の利用を推計し事業評価を行った。回数券については、路線ごと及び月ごとの販売枚数を把握し、年間の推移により事業評価を行った。

(回数券販売明細参照)

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

総合事業計画の目標は、住民の通院及び通学の足確保である。各実証運行路線において目的が達成されたかを検証するため、学生の通学利用状況とバス停の利用状況の把握に努めた。その結果、学生については当該路線を確実に利用していることを確認した。またつくであしがる線及び西部線において、病院及び大型スーパーでの乗降が際立っており、高齢者の通院・買い物のための足確保として適切な事業であることを確認した。

(バス停別利用状況図参照)

IV 自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

① 実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。

実証運行作手線については、作手高校の生徒と通院のための利用のため、土曜日の利用は極端に少ないため、土曜運行の必要性が低いことが分かった。西部線については、想定した利用数を下回っており地域の要望とのズレが生じている可能性があることから、守り育てる会による住民ニーズの把握と反映による利用者確保策が必要であることは判明した。塩瀬線については地域住民の要望が多かったことを反映して、利用は順調である。ただ、運行して間もないことから地域住民に対するさらなる周知が必要である。ラッピングバス導入については、地元小中学校生徒の絵をデザインに採用したことで、親しみのある車両になった。利用についてもラッピング後の利用者が増加しており、利用者にバスが認識されつつあることがデータから判断できる。共通回数券についても、当初の予測を上回る販売となり、既存路線の利用増からも効果が確認できた。

② 実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

作手線に関しては、9ヶ月の利用者数が約1.6千人で想定した人数を1割程度下回っているが、運行を見直しことで効率を上げることが期待できる。つくであしがる線については、無料の診療所バスを基本とするルートを実行し、診療所バスの2倍以上の利用があったことから、一定の効果が確認できたと判断するものの、本格運行への移行のためにはさらなる利用者増が必要である。西部線については、利用者の想定をかなり下回っており見直しが必要と判断した。見直しにあたっては、地域住民の移行を充分考慮し実施する。塩瀬線については、布里地域から大海駅への新たなルート運行を設けたもので、3ヶ月間のデータで約1.3千人が利用しており一定の効果が確認できた。

2 事業の実施環境

① 当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。

平成21年度において作手線及びつくであしがる線、西部線、塩瀬線の実証運行を実施するにあたり、総合事業による国費のほか、新城市からの財政支出によるということで関係者の合意が形成されている。新城市の平成21年3月議会に平成21年度予算案を提出し、市議会において審議してもらうこととなっている。

② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。

実証運行路線については、各路線で地元住民による「守り育てる会」を組織しており、利用促進の取り組みを行っている。つくであしがる線では、当該路線を利用した観光ルートを会員が独自に企画し、地域住民に利用を促す取り組みを始めている。西部線では、地域の区長が存続のために会合などで利用を促すほか、地域住民がグループで買い物ツアーを実施するなど、存続のための活動を始めた。塩瀬線においては、老人クラブが中心となり、住民のアンケート調査を実施するとともに、利用を促すためのチラシを独自に作成して配布するなど、住民による自主的な活動が生まれている。実証運行ルート沿いには企業や大規模商店が無いため、現在のところ協賛金を得るにいたっていないが、住民の存続のための環境は整いつつある。

③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。

総合事業による実証運行終了後には、利用の実績により存続か、見直しか又は廃止を判断することとしている。その場合の財源確保についても、バス利用の促進策を積極的に実施することで、新城市全体のバス事業における経費収支状況を改善するとともに、運行方法についても適切に改善するよう努めることとなっている。

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

- ① 協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

法定協議会の設置要綱により、地域の実情に応じた適切な運送形態、運賃、料金に関する事項、公共交通政策の推進に関する事項、さらに会議の運営方法を協議することが定められている。さらに必要に応じて委員以外の者を会議に出席させて説明を求めたり、地域の案件を審議するために地域部会を設けることが規定されている。

- ② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。

法定協議会の構成員には利用者代表の他に老人クラブ、小中学校のPTA関係者が含まれており、実証運行の実施においては会議において意見を聴取している。また、下部組織として3つの地域部会を置くことになっており、きめ細かく住民意見を反映できる組織となっている。この他、路線ごとに「守り育てる会」を組織していることから、運行地域の利用者や住民の意見を直接聞くことができる状況となっており、実情に即した見直しも可能である。
(守り育てる会開催明細参照)

- ③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。

平成20年度には、協議会を3回開催し、実証運行やその他の事業実施、また予算措置などにつき適切に協議を行った。また、実施事業の報告に関しても、事業ごとの結果を会議において報告し、結果の把握と見直しについての審議を行った。事後評価についても事業の報告を踏まえ、審議を実施している。

- ④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。

法定協議会の設置要綱において、会議の傍聴は原則可能であること、会議内容はインターネットHPにより、会議開催後速やかに公表している。

- ⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。

法定協議会において実施した事業の結果を踏まえ、自己評価について報告・審議された。実証運行路線については、一部の路線においてルート見直しや運行時間変更が必要であるものの、地域住民にとって貴重な交通手段となっていることが確認されたことから、来年度も実証運行を実施することで関係者の合意を得た。地域関係者にとっても、計画段階から「守り育てる会」にて地域の実情に即した運行が確保されており、利用者の意見なども反映されている。今回のルート変更や運行時間変更についても、地域住民の意向を反映する形で提案されおり、合意形成において地域住民は直接的に参加している。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。