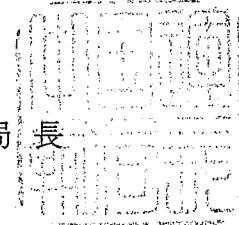


中国企交第41号
平成23年3月4日

大竹市地域公共交通活性化協議会会長 殿

中国運輸局長



平成22年度 地域公共交通活性化・再生総合事業に関する
事後評価（二次評価）の結果について

貴法定協議会から提出のありました「平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業自己評価票」等を基に、中国運輸局において事後評価（二次評価）を実施しましたので、その結果を別添のとおり通知します。

中国地方地域公共交通活性化・再生総合事業第三者評価委員会 全体講評について

平成 23 年 2 月 15 日 10:00~15:00

八丁堀シャンテ (75名参加)

○本年度の 35 件を見渡してみると、市町村をまたがった広域での取組や、合併前を考えると広大な面積となる取組が増えてきた。利用者ニーズを吸い上げる、あるいは諸調整を考えるにあたって、難しい取組ではあるが、交通の利用者実態を把握される際にいろいろな工夫がなされている。

計画の立案や事業の推進にあたって、利用者・事業者・行政など関係者間で非常にいい議論や意見交換がなされていることに対して評価されている案件が多かった。協議会や説明会を数多く開催することは労力を要するが、住民や事業者と対話を重ねることで、交通問題の意識を高めていく取組が多く、敬意を表したい。

モビリティ・マネジメントや住民の参画の話など、ある程度、取組の共有化ができた。このような情報共有は重要であり、引き続き取り組んでいく必要がある。

○講評として、

1. 協議会事務局で住民の意見を聞かれたり、説明された努力の結果が出ている。何回も足を運ぶことによって、本音を聞き取る工夫、手法をそれぞれの協議会で経験されている。それが計画に反映されている。

住民が公共交通に携わることによって地域に誇りを持ったり、自信をつけたりと意識を向上させていることは、非常に重要なこと。

また、協議会からの発言もあり意を強くしたことは、交通事業者との連携・育成である。特に中山間地での貸切事業者やタクシー事業者を取り込んで育成していくこと。こうした関係者の意識化が重要で、高めていってほしい。

2. 計画事業を進められている協議会におけるアンケートの調査項目や継続的な調査に関し、他の協議会の取組や運輸局・運輸支局のアドバイスをもとに、事業の評価手法のあり方をさらに精査していただきたい。

3. 目標値を掲げて実施されている事業について、さらにPDCAサイクルの中で新たな目標を設定してスパイラルアップ(向上)していただ

きたい。目標に関しては、地域で共有できる分かりやすく効果的な目標設定の工夫を期待したい。

4. 時刻表や情報提供のあり方が、利用促進などで重要。バスマップ作成の取組は各地にあるが、住民や市民に加えて、中高生の参加も総合学習の時間などを活用して実施されたらどうか。例えば、協議会で時刻表のコンテストなどを取り組まれてもよいのではないか。
5. 個々の協議会のノウハウや情報の共有化を図っていくことが、次のステップにつながる。共有財産としての枠組みができたらいいのではないか。

○ベストプラクティスの何が共通項かを考えながら発表を聞かせてもらった。4～5の共通項があるのではないか。

1. 地域公共交通総合連携計画を立てるにあたって、各県市町の上位計画や構想とリンクさせた地域公共交通計画が増えた。これは多くの場合成功している。
2. 自治体の境界を越えた、あるいは広域合併した地域で、今までは境界線を越えた計画は容易ではないといわれていたが、いくつかの地域でこれをクリアされたり、また、かなりの地域でチャレンジされていた。これは新しい挑戦。共有すべきこと。
3. 住民自主運行やサポーター制度等の仕組みをつくるにあたってファシリテーターのような外部の方に加え、フォローアップも継続してやっていける地域の方が大きな役割を果たされているという取組があった。うまくいっているケースには、地域公共交通に没頭されている担当者、地域に思いの強いNPOや自治会、高齢者団体などが間違いなく機能している。これをきっかけ作りやフォローアップにつなげていく仕組みができているところが、今日の報告に残っている。法定協議会の効果が、単に利用客数の増加や利便性の向上だけではなく、市の職員と事業者のコミュニケーションの度合が高まった点は象徴的であった。
4. 国の制度が変わっていく中ではあるが、地元の市町にとっては、住民の生活交通や移動については永遠の課題。目線を住民側に末永くすえて継続的に取組を続けていただきたい。
5. 協議会の役割や位置づけについては、たとえば航路のあり方や二次交通に占める観光問題など、ただ単に公共交通の利用促進、活性化に

留まらないところにまでなりつつある。この場は、地域公共交通活性化・再生総合事業の評価委員会なので地域公共交通に限定しているが、住民に近い市町の方々にとっては、公共交通であろうが、医療であろうが、福祉であろうが、買い物であろうが、「移動」という問題は共通。協議会のあり方も検討する時期にきているのではないが。人と仕組みとかたちがかなり高度化してきた。そこを共有化するために、このような場も続いてほしい。成功例や失敗談もうまく共有・反映するような機会を継続的に設けていただきたい。

計画事業に係る事後評価(2年度目)

I 総合評価

地域の主体的な取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。

市民代表、交通事業者、行政関係者等を委員とする大竹市地域公共交通活性化協議会および住民主導の幹線交通検討分科会を開催し、住民の生活交通手段を確保し、地域活性化に貢献する適切な事業を選び出し、実証運行を実施する中で、その問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、企業広告等も含めた財源の検討など、当該事業を本格実施する環境の整備に向けて必要な検討を行った。

【二次評価】

自己評価のとおり。

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、①大竹市コミュニティバス(幹線バス)運行事業、②フィーダー交通システム運行事業、③大竹・栗谷線再編事業、④交通結節点整備事業、⑤公共交通の利用促進活動を、今年度実施する事業として位置づけている。

①大竹市コミュニティバス(幹線バス)運行事業については、利用者が増加傾向にあり、運行開始(平成21年10月)～平成22年12月までに約72千人に利用されている。さらに10月には、利便性を一層向上させるため、所要時間を短縮する(頻繁に”時間待ち”が発生していた。)とともに、通勤にも利用できるよう7時台発便を増便している。月別の平均乗車人員は、6月に5人/便を超え、以後、10月の5.8人/便を最多として高水準で推移している。

②フィーダー交通システム運行事業では、現在実証運行中の三ツ石地区において、利用ニーズに合わせた運行見直しを実施。また学識経験者を招いて地元住民と相談会を開催するなど利用促進を図っている。運行開始(平成21年10月)から平成22年12月までの利用者数は約17百人であり、便当たりの平均乗車人員は1.7人である。またフィーダー交通システムの新たな地域展開を図るため、玖波地区、小島地区において、地元住民による検討組織を立ち上げ、導入に向けて協議を進めているところである。

③大竹・栗谷線再編事業は、栗谷地区住民の移動ニーズに対応するため、本年1月から、市街地側の起終点を広島西医療センターから大竹駅までに延伸する再編(平日1往復のみ)を実施している。また、沿線の移動手段をどのように確保するのかについて、住民と協働して根本的に検討する予定としている。

④交通結節点整備事業では、幹線バスの主要停留所へのベンチ整備を行った。また、ベンチには広告を掲載できることとし、事業損益の圧縮に努めている。

⑤公共交通の利用促進活動では、広報誌を活用し、毎月市民への情報提供の継続を図るとともに、幹線バスの時刻改正等に合わせたポスターや時刻表等を掲載した利用促進ツールの作成、また10月26日を「バスの日」と定めて利用者に啓発ツールを配布するなどの取り組みを行った。さらに、平成22年12月には幹線バスの愛称を市民から募集し、約270件の応募があった。年度内に愛称を決定する予定としており、より親しみやすい公共交通に向けて取り組みを進めている。

(別添の幹線バス利用実績、三ツ石乗合タクシー利用実績、広報誌、愛称募集チラシを参照)

【二次評価】

自己評価のとおり。

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。

幹線バス、フィーダー交通システムの実証運行については、運行委託事業者からの実績報告により利用者数を把握することとしているが、計画のとおり実施し、収益率に換算することで評価を行っている。その結果、幹線バスの上半期(平成22年4月～9月)の収益率は41.0%、下半期(平成22年10月～平成23年1月)は44.2%(見込)であり、目標値50%に着実に近づいている状況にある。また、三ツ石乗合タクシーでは、地域での利用促進活動により、平成22年6月から飛躍的に利用者が増加している。収益率も46.4%となっており、目標値に近い値となっている。双方とも、引き続き、利用促進に努めるとともに、検証を進める。また公共交通に対する満足度を、「大竹市の取り組みに関する満足度・重要度アンケート」並びに実証運行後の利用者アンケートより把握するとしており、計画どおり利用者アンケート調査を実施し、満足度及び問題・課題点の把握を行っている。なお、平成22年度の「大竹市満足度・重要度アンケート」の結果による満足割合は、61.3%であり、前年度(実証運行実施前)から8.0ポイント増加、また中間年次の目標値58.4%を上回っている。

(別添の満足度重要度調査結果を参照)

【二次評価】

自己評価のとおり。

- 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。

幹線バスの実証運行は、再編に伴い利便性が更に向上したこと、かつ利用促進事業によりバス利用者が増加傾向にあることから、運賃収支率50%という目標を達成するために適切な事業であると判断できる。

また、幹線バスおよびフィーダー交通システムの導入、大竹栗谷線再編事業は、交通空白地帯における生活交通確保や、山間地域と生活施設が集積する臨海地域の連携強化に有効であり、市民の公共交通に対する満足度の向上という目標を達成するために適切な事業であると判断される。

【二次評価】

幹線バス実証運行では、利用者が5万人を突破するなど、地域の足として定着してきており、重要かつ適切な事業であると評価できる。

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。

幹線バスの実証運行については、利用者は増加傾向にあるものの、収支率は約41%（上半期）であり、サービス改善や利用促進等による収支率の向上が本格運行に向けての課題であり、問題点の検証を行ったものと認識している。

フィーダー交通システムは、現在、実証運行中の三ツ石地区をモデル地域として、他地域への展開が大きな課題であり、現在、玖波地区、及び小島地区において導入に向けて地元住民との協議、及び需要把握のためのアンケートを行っているところである。さらに具体化に向けては、住民の主体的な参画が不可欠であることから、意識の高い地域に対する意識啓発の継続が必要であると考えている。

また、三ツ石地区フィーダー交通の実証運行については、1車あたりの乗車人数の一層の向上が課題であると認識しており、更なる利用促進を図るため、運行内容の改善や意識醸成を継続して実施することが必要と考えている。

【二次評価】

自己評価のとおり。

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。

幹線バスの実証運行については、10月のダイヤ改正や利用促進施策の実施等の効果により利用者数は増加傾向にある。ただし、収支率は目標値（運行開始5年後のH26年：50%）に達しておらず、利用促進策の拡充を図るとともに、必要に応じ運行内容の改善等が必要と考えている。また大竹・栗谷線の再編に伴い、幹線バスの利用状況に影響がある可能性があることから、引き続き事業を継続し、その動向の検証が必要であると認識している。

フィーダー交通システムは、モデル地域から他地域への展開を図るため、現在、玖波地区及び小島地区で住民と協議を行っているところである。

【二次評価】

自己評価のとおり。

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23年度において路線バスの実証運行及びフィーダー交通システムの実証運行の事業を実施するにあたっては、総合事業（計画事業）による国費のほか、大竹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おり、大竹市の平成23年3月議会に平成23年度当初予算案を提出し、市議会において審議してもらうことになっている。

【二次評価】

自己評価のとおり。

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。

平成21年度、平成22年度における幹線バスの実証運行に関しては、住民組織の検討分科会により停留所の設置交渉やポスターの掲示依頼、街宣活動、バス車内で啓発ツールの配布を行うなど、自主的な取り組みが展開されている。また、フィーダー交通システムのモデル地区（三ツ石地区）では、地区住民全員を対象とした説明会・意見交換会の実施や、老人会だよりへの関連記事の掲載など、利用促進により地域の交通を守る取り組みが継続的に行われている。

また、今度設置したベンチへの広告掲載による収入を運行経費の一部に充当しているが、次年度以降も継続の予定である。

【二次評価】

コマーシャルベンチについては、取扱内容のほか、各々の役割なども定め適切に運営させており、恒常的な財源検討及び確保の取り組みとして評価できる。

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。

検討分科会において、総合事業（計画事業）による幹線バス及び地域乗合タクシーの実証運行の終了後に、幹線バス及び乗合タクシーが運行できるようにするためには、経費削減と利用促進による運賃収入の向上が必要であり、引き続き利用促進活動を進めることが確認された。さらに、広告収入の確保に関しても、その具体的な方法などについて議論を行った。

【二次評価】

自己評価のとおり。

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。

法定協議会の運営要領が平成20年度第1回法定協議会で決定・制定されており、法定協議会の審議事項は、地域公共交通総合連携計画の策定に関する協議及び連携計画に基づく事業の実施、および地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事、市運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事と規定されている。また、幹線バスの具体的な運行内容は分科会を設置し審議を行っており、次年度も引き続き、事業の進め方について審議する予定である。

【二次評価】
自己評価のとおり。

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。）。

大竹市地域公共交通活性化協議会の構成員には、市民代表として市自治会連合会、市自治会連合会女性部会、および三ツ石支線交通の各代表者が委員に含まれており、住民サイドの意見が反映されやすい体制を構築している。また分科会メンバーは、公募制を採用することで、広く一般市民が事業に参画できる体制を整えている。さらに、アンケート調査等を実施し、これらの結果を踏まえて協議会で審議・検討するなど、住民の意見が連携計画の推進に映される仕組みを確保している。（大竹市地域公共交通活性化協議会委員名簿、幹線交通検討会メンバー名簿を参照）

【二次評価】
自己評価のとおり。

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22年度第1回法定協議会においては、昨年度の取り組み状況が承認され、それ以降の法定協議会では、計画事業の進捗状況が報告・審議されるなど、計画事業を実施するにあたって法定協議会が適切に開催された。また、幹線バス再編による効果や影響分析の結果については、利用状況やアンケート結果を用いて、次回第4回協議会において審議予定である。

【二次評価】
自己評価のとおり。

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。

大竹市地域公共交通活性化協議会規約において、議事の傍聴は原則可能と明記している。さらに、開催日程を市ホームページで公開するとともに、住民等が傍聴に訪れている（第1回：0人、第2回：5人、第3回：1人）。また、会議資料及び議事録については、協議会后、市ホームページ等で速やかに公表するとともに、概要を広報誌に掲載している。

【二次評価】
自己評価のとおり。

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。

幹線バスの再編を10月に、三ツ石地区フィーダー交通の再編を7月に実施し、いずれも利用状況やアンケート結果等をふまえて改善を図ることとしている。また、利用者は増加傾向にあり、事業の継続を望む声が非常に高くなっているなか、住民の移動手段を確保することの重要性について共通の認識で統一されている。また、運行事業者からも撤退の意向等は示されておらず、関係者の合意形成が行われたと考えている。

他の総合事業（計画事業）に関しても、実施状況が報告、審議され、目標値の達成のためには改善を図りつつ事業を継続することが必要であることの合意が図られている。

【二次評価】
自己評価のとおり。