

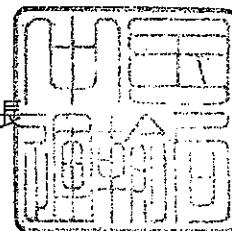
平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業に関する
事後評価(二次評価)の結果について



中国企交第66号
平成22年3月9日

鳥取市生活交通会議 会長 殿

中国運輸局長



平成21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21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。

計画事業に係る事後評価(鳥取市)(初年度)

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。

法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化し、地域を活性化するために適切な事業を選び出し、試行的に実行可能な事業を実施する中で、その問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、詳細運行計画の策定、利用料金や運行委託に要する費用等も含めた費用対効果等、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移動ニーズに応じたバス路線の再編・新設、バスを補完する移動手段としてのタクシーの活用を重点事業として実証運行を実施する事業として位置付けている。

移動ニーズに応じたバス路線の再編・新設として、「湖山循環バスの実証運行」を計画どおり平成21年10月1日に1日16便の運行を開始し、10月から12月までの間2,596人が利用した。2月1日からは一部ルートを変更して運行する。

バスを補完する移動手段としてのタクシーの活用として、乗合タクシーの実証運行を「米里線」、「浜村-青谷線」とも計画どおり平成21年10月1日に開始し、12月末日で終了した。

米里線は、定時定路線運行で行ない、10月から12月までの間374人が利用した。

浜村-青谷線は、デマンドでの運行を行ない、10月から12月までの間233人が利用した。

1月からは「米里線」、「浜村-青谷線」とも本格運行に移行した。

【二次評価】
自己評価のとおり。

循環バス実証運行に関し、アンケート結果をいち早く反映し運行計画を見直したことは評価できる。

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。

循環バスの実証運行については、総合事業計画において、毎日の乗車人員をバス事業者からの報告により把握し、乗車人数の推移による評価及びアンケート調査により評価を行なうこととしており、計画通り調査を実施した。また、地元との意見交換も数回にわたって実施しており、事業の評価及び問題点の抽出に反映した。

乗合タクシーの実証運行についても、総合事業計画において、利用者数を毎日把握し、乗車人数の推移による評価及びアンケート調査により評価を行なうこととしており、計画通り調査を実施した。また、「米里線」「浜村-青谷線」とも地元との意見交換により、事業評価及び問題点の抽出に反映した。

【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。

循環バスの実証運行の実施により、実際に買物客・通院客が利用することが確認され、利用者の約25%が「外出機会が増えた」としていることから、公共交通空白地域での循環バス運行で、『潜在需要の喚起』ができることを確認した。また、「乗換が不便」「駅、バス停が遠い」等の改善がみられ、「現行もしくは内容改善すれば今後でも利用したい」と回答している人が9割以上を占めることから、公共交通空白地域での循環バス運行は『公共交通が不便なために生活に支障をきたしたり、我慢している活動がある人の減少』という目標を達成するためにも適切な事業であると判断される。なお、市が経費の一部を負担してこのようなバスを運行することについては「経費がかかっても必要」という人が8割を超えている。

乗合タクシーの実証運行の実施により、郊外部では乗合タクシーで一定のサービス水準を維持できることを確認し、また、デマンド運行により費用の大幅な削減が可能であることを明確にした。特に、今回の対象路線については、住民要望を踏まえたダイヤ改正やルート改善（「米里線」）することで、『利便性の向上を図るとともに、持続可能な事業』であるといえる。以上のように、郊外部での乗合タクシーの運行は、『公共交通が不便なために生活に支障をきたしたり、我慢している活動がある人の減少』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】

自己評価のとおり。

生活交通会議を月に1度のペースで開催する等、検証及び合意形成を図る環境が整っていることは評価できる。

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。

循環バスの実証運行については、1便当たりの平均乗車人数が1.8人と少なく、また数回にわたる地元協議での要望・意見交換により、運行内容の改善による利用促進と本格運行に向けて運行を継続させる仕組みの確立が課題であると認識している。今年度においてはアンケート調査結果や地元意見等で運行内容の改善要望も把握しており、効果的な運行方法に関して問題点の検証を行ったものと考えている。

「米里線」の乗合タクシーの実証運行については、1日あたりの平均利用者は4人となっている。今後の本格運行に向けて収支率の向上は重大な課題であるため、デマンド運行による経費の削減と改善した内容で運行を継続して行くことで地域の合意が得られている。

「浜村-青谷線」については、当初からデマンド運行しており効率化が図られている。デマンドの形態で本格運行することについて、地域の合意が得られている。

【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。

循環バスの実証運行については、1日当たりの平均乗車人数28人であり、当初目標に届いていないが、上記のとおり『公共交通が不便なために生活に支障をきたしたり、我慢している活動がある人の減少』という目標を達成するために適切な事業であり、アンケート調査結果からも一定の効果が現れているものと考えている。また、今年度は実証運行として、利用実績や住民意見をとりまとめ、必要とされる運行ルートや目的毎の利用時間帯を明らかにしており、より効果的に多くの住民に利用してもらうために運行内容改善の検討を進めることで、本格運行に向けて運行ルート、便数を見直すことを予定している。さらに、沿線の商業施設からの協賛金や地元の補助による割引券の作成等、地域や商店が主体的になった利用促進策についての検討も進めているところである。なお、利用者増を目的として2月から路線を一部見直しして運行する。

また、乗合タクシーについては、路線バス廃止の代替路線として一定の効果を発揮することを明らかにしたが、一方で郊外部においてはデマンド運行による効率的な運行が不可欠であるため、「米里線」についてはデマンド化することとし、住民意見を反映したルート改善・ダイヤ改正を行い、サービス水準を向上させたうえで本格運行を実施する。

【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22年度の実証運行事業等の実施においては、総合事業による国費のほか、鳥取市からの財政支出によるということで現在調整している。なお、生活交通会議での具体的な検討については、来年度予算承認のための法定協議会（3月開催予定）で検討及び承認を得る。

各実証運行事業の実施後については、事業の評価により事業を継続するか法定協議会で検討する。

【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。

地域公共交通に関する目標の一つに、「地域」との連携・協働による持続可能な地域公共交通を掲げており、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事業については、今後検討し進めていく。また、高齢者バス運賃の優待制度（平成22年1月～12月）や、過疎地有償運送の支援制度の創設等により、利用促進につながる環境整備にも取り組んでいるところである。

また、住民参画型バス停上屋整備事業を制定し、地域の住民が主体となってバス停上屋整備の計画から管理まで参画する制度を構築している。このことにより、地域の実情にあったバス停上屋が整備され、もって地域福祉の向上及び公共交通の利用促進を図ることができる。（補助金額：事業費の3分の2以下（上限100万円））

これらについては、適宜、県の取り組みとも連携し、推進していく。

【二次評価】

自己評価のとおり。

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。

循環バス及び乗合タクシーの実証運行の終了後において、事業継続に必要な予算措置については、毎年度の予算案提出時に市議会において予算審議していただくこととなる。

【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。

法定協議会の設置要綱が平成19年度第2回の法定協議会（H20.2.29開催）で決定、制定されており、法定協議会の審議事項は、連携計画の策定、計画事業の実施方法、地域公共交通のあり方等に関することと規定されている。

また、計画事業の進め方については、平成21年第2回法定協議会（H21.7.2開催）、第3回の法定協議会（H21.7.21開催）、第4回の法定協議会（H21.8.24開催）で審議している。

【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。）。

法定協議会の構成員には鳥取市の各地域の自治連合会及び老人クラブ連合会の代表など住民代表を委嘱し、計画事業の評価や次年度事業の展開方法などについて意見を聞く組織形態としている。

また、利用者への満足度調査や住民アンケート調査、地元での意見交換会を実施し、調査結果について法定協議会で説明を行っており、住民の意見が計画事業に反映される仕組みが設けられている。

【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21年度第2回法定協議会（H21.7.2開催）において、計画事業のスケジュール、実証運行効果測定等業務委託が決定された。第3回の法定協議会（H21.7.21開催）、第4回法定協議会（H21.8.24開催）において、計画事業が審議された。

第5回の法定協議会（H21.11.17開催）、第6回法定協議会（H21.12.18開催）において、計画事業の実施状況が報告された。

第7回の法定協議会（H22.1.27開催）において、計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議されており、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。

【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。

法定協議会の傍聴は原則可能であること、議事録はインターネットのHPにおいて会議開催後速やかに公表しており、協議会の議事が開示されている。

【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。

法定協議会において計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめ及び自己評価報告案が報告・審議され、循環バスの実証運行については収支率向上が課題であるものの、公共交通不便地域の解消と、高齢者を中心とする交通弱者の足の確保が重要であり、運行ルート、運行便数を見直した上で、来年度も実証運行を実施することについて、関係者の合意形成が行われた。

一方、総合事業の実施について、法定協議会の構成員以外の者からの反対の声もなく、地域公共交通に関する目標やそれを達成するための事業について地域関係者の実質的な合意が形成されたと言える。

【二次評価】

自己評価のとおり。

持続可能な交通サービスとなるよう、本格運行後においてもPDCAサイクルをまわすよう助言する。