

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。

実証運行の計画策定に向け、地域の代表、学校関係者、バス事業者、学識経験者、バス利用者など多様なメンバーにより、新たに必要な路線の洗い出しと、計画についての議論を、協議会・地域部会において2年に渡り実施した。さらに利用者の実態調査やアンケートなどのデータを分析することにより、実証運行すべき路線を選び出した。こうして計画した路線を本格実施し、継続的な運行が可能となるかを、地域住民が主体的に運営・参画する組織として各路線でつくられている「路線を守り育てる会」において検証しつつある。

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。

事業計画に掲載されている実証運行路線作手線において、高校生の通学に多く利用されているとともに、作手地区の住民のため、これまでなかった昼前後の便を実証運行し、4月から12月まで約2500人が利用した。また作手地内の公共交通空白地を解消するためつくであしがる線を実証運行した。この便は広範な作手地域を曜日ごとに運行する形態をとっているが、実証運行も2年目に入り利用者は飛躍的に増加した。西部線、塩瀬線についても計画通り実施することができ、それぞれ4月から12月までに約2500人、3300人の利用があった。また、昨年から導入した共通チケットも、徐々に知名度を得て、各路線で使用されつつある。さらにラッピングバスの導入についても、本年度の計画どおり塩瀬線に導入した。デザインに地元小学生の絵を採用したことから、利用する学生や高齢者に好評を得ている。計画に掲載されて本年度実施しなかった事業はない。さらに、これまで各地域ごとに提供されていた新城市ホームページに全体ルート図を整備するとともに、バス利用を促すチラシを作成して全戸に配布する予定である。(実証運行路線利用者状況表、西部線バス停利用状況表、つくであしがる線利用状況参照)

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。

コミュニティバス導入においては、新城市地域公共交通総合連携計画の目指す目的に沿って、各路線における地域カバーにより達成できたと考える。病院・学校へのアクセス向上についても通学・通院を主眼においた時刻設定のため成果を上げられたものと判断する。ただし、路線によってはバス利用者が減少している。これは本市のバス路線の多くを小中学生が通学に利用していることから、学生の減少が一因であると考えられるが、この要因については今後いろいろな角度からの調査を要するものと思われる。また、満足度の向上について、本年基礎数値となる路線ごとの満足度をアンケートを把握することに努めた。この評価については、路線を守り育てる会及び地域部会の協議を経てバス路線の変更につなげていることから、継続した調査によって満足度を基調とした成果が測定できるものと期待する。(満足度調査結果表参照)

- 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。

地域公共交通の目指す目標は、情報提供や料金統一、要望の把握などにより、利用者満足度を向上させることにある。この目標達成を目指し、民間バス事業者と協力して、各種事業を展開してきた。新年度においていよいよ新城市が運営するバス(Sバス)の料金を全て200円に統一することができ、さらに共通チケットの創設も、利用増に奏功している。また、ラッピングバスのデザインに地元小中学生の絵を採用することで、地域のバスとしての愛着醸成に役立っているものと期待する。この取り組みは利用者の満足向上や利用者増加に繋がっているため、事業は適切であったと判断している。(広報誌写し及びラッピングバス実施バス写真参照)

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

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。

実証運行各路線において利用者アンケート調査、バス利用者の聞き取り調査、利用状況把握、地域意見など、問題点の把握に努めた。この取り組みから、西部線において利用が極端に少ないルートを運行していることが分かり、同時に地域住民が新たに希望するルートを把握することができた。満足度調査においても、各路線のどの部分において不満が多くなっているかを把握し、次年度の路線変更につなげるとともに満足度向上に役立っているかを引き続き見守ることができる。こうしたアンケートや調査を基に、地域部会や路線を守り育てる会などの利用者組織において協議することで、問題点の発掘及び解決、解消に向けた施策を実施する方向で取り組むことができた。

- 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。

作手線実証運行路線では、運行月により利用者数に大きな変動があることが確認されている。これは、作手高校の生徒の利用状況が要因であり、多いときは月に223人が利用している。昨年と比べ利用者は減少傾向にあるが、当該便前後の時間帯に新城地区とを結ぶバス運行が無いことを考えると、運行の効果は高いと判断している。西部線については、対前年なみの利用状況となっているが、アンケート調査や守り育てる会の議論によって、より利用者の要望にあったルートへの変更を予定している。つくであしがる線については本年度利用者が飛躍的に増加している。これはあしがる線の運行が地域に認識されたこと、つくであしがる線を守り育てる会が精力的に活動していることが奏功していると判断する。また、ラッピングバスの導入については、これまで塩瀬線が白色で市営バスとしての特徴を有していなかったため、地元小学生の絵をデザインに採用したことで、地域のバスとして愛着を醸成できたと考える。共通チケットの創設についても、聞き取り調査の結果、路線を乗り継ぐ乗客が少なからずあることが確認でき、このチケットにより利便性が向上したと判断できる。(共通回数券利用状況表参照)

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年度作手線、つくであしがる線、西部線、塩瀬線の実証運行について、総合事業による国費及び新城市からの財政支出を予定している。新城市の予算については、平成22年3月議会に予算案を提出し、市議会で審議される。

- 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。

地域住民で組織された「つくであしがる線を守り育てる会」では、バスを利用したウォーキング等のイベントを企画しバス利用を促す取り組みを実施した。また季節ごとのかわら版を作成するなど、意欲的に利用促進のために活動した結果、平成21年度の利用者を大幅に増やすことができた。「西部線を守り育てる会」では、地元の区長が中心となり、利用者を増やすため経路についての協議を重ね、地元の会合で利用を促したり、要望を聞いたりしている。このように実証運行路線には住民等による路線維持のための組織ができており、特色ある活動を展開している。協賛金については、企業、大規模商店、個人病院等、運行ルート沿線でのPR等が必要ではあるが、広範な市域において小規模集落と中心市街地とを結ぶ路線が多く、対象となる企業や大規模店が少ないことから現状では難しい。ただ、バス停の場所や待合のベンチ等を提供してくれる医院などをできつつあることから、引き続き財源確保に努めたい。

- 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。

新城市地域公共交通会議の下部組織として地域ごとに組織されている部会において、本格実施のための方策を検討している。また、実証運行の結果によっては廃止及び便数減、路線短縮、なども視野に入れ検討することで認識している。新城市全体のバスネットワーク維持のため、バス運行に関する情報提供や、利便性の向上などに努め、収益率を向上していくための施策を展開していく考えである。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

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。また、各路線に関する様々な審議は、連携計画で位置付けられた地域部会において、実情に明るい委員により行われ、協議会に提案される仕組みが確立している。

- 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、利用者代表や老人クラブ、小中学校PTA関係者が含まれている。また、下部組織である地域部会では地元住民代表が意見を交し、要望を提起している。この他路線ごとの「守り育てる会」では、より地元に着した組織として、バスのPRや利用促進について討議を重ねていることから、住民の意見は常に反映される状態にある。（路線を守り育てる会開催状況参照）

- 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21年度は交通会議の下部組織である地域部会を開催し、バス運行に関する利用状況の提供と改善を検討した。この検討を受け1月に協議会を開催し、1年間の実績の報告とバス路線改善点や予算についての審議を行った。

実証運行路線の利用状況、塩瀬線のラッピング、満足度調査等について報告を行い、路線の変更、事後評価、総合事業計画の変更及び22年度予算についても協議を行った。（地域部会開催状況参照）

- 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。

会議の傍聴は原則可能であり、実際の傍聴者もありオープンな形で開催されている。また会議内容は会議終了後速やかにホームページに掲載し、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。

各路線の「守り育てる会」及び法定協議会の下部組織「地域部会」での地域住民の意向が反映された提案であり、最も身近な公共交通機関として、経路変更や乗り継ぎ時間の短縮等、住民の意に即したものを実現するべく、協議会にて各委員が納得のいくまで協議を行っており、合意形成をはかってきている。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。