

計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)

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したか。

長浜市湖北町地域は、公共交通の他に移動手段を持たない高齢者を中心に地域住民の生活交通を確保することが必須課題となっている地域であり、財政支出をできる限り抑制しつつも、地域全体に偏りのないバス運行を確保することを目的に、平成20年10月から市町村運営有償運送により当該実証運行(びわこ線、小谷山線)を開始した。

この3か年の利用実績は増加傾向に推移したものの、1便あたりの利用者は、びわこ線1.6人、小谷山線0.5人とダイヤの大半は空便となっている実態であり、また、事業全体における収支比率は概ね7.5%(車両購入費等の初期費用を除く)と行政の全面的支援なしでは継続が困難な状況となっている。

しかしながら、実証運行期間中、1日30人以上、年間1万1千人の利用者があったこと、また、利用者に行った聞き取り調査の結果、バスの他に交通手段がないと答える回答が多数あったことなどから、これらの需要に応える地域公共交通としてコミュニティバスの運行を継続する必要があると考える。

このため、これまでに実施してきた収支比率改善対策(福祉乗車制度の終了、需要に即したダイヤの見直しなど)や利用促進対策(時刻表の配布、バス停留所の整備など)を今後も継続して実施し、生活交通を守るための持続可能な仕組みを整えることで、コミュニティバスの運行を本格実施していくこととする。

なお、運行経路に国道8号、365号を含み、またその他地方幹線道路と集落道路が交差する機会も多く、冬季には観光を目的とした不特定多数の需要があるため、本格運行に向けては、市町村運営有償運送に規定される安全管理、運行管理体制よりも、より高い管理体制の確立を目指す。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・交通空白地域の解消事業として成功した事例。事業継続に向けての戦略が最も重要。事業継続のための評価基準については、収支率だけにとどめず、住民の支持率であったり観光や経済効果などへの貢献度など様々な尺度による費用対効果測定を取り入れてよい。収支率が低く、その改善は課題であるため、事業を継続するにあたっては利用者だけでなく住民の指示を得ておく必要がある。
- ・Ⅱ以降の個別の評価結果も踏まえ、今後とも、協議会を適切に開催し、PDCAサイクルを十分機能させながら、主体的、自立的、持続的に合意に基づく事業を実施していくよう努められたい。

また、今回の自己評価結果等については、利用者だけでなく地域全体の理解を得つつ関心を高めていく観点からも、事業内容や成果、取組の経過などについて、地域住民に分かりやすく十分周知を図るよう努められたい。

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。

事業計画に基づきコミュニティバスの実証運行を実施した。

平成22年2月実施の現地調査ならびに運行日報から利用動向を検討した結果、平日の最終便(20時台)についてはほぼ利用がなく、本格運行移行時に負担となることが予測されたため、同年6月よりダイヤを削減した。地域住民に対するこのダイヤ変更等の情報提供は、利用実態に鑑み車内および河毛駅への掲出にとどめたが、特段の問題は見られなかった。また、朝の便についても利用度が極端に低いため、本格運行への移行時にはデマンド運行の拡大を検討する必要があると考えている。

なお、公共交通機関の利用に関する情報の一元化とその提供については、市町合併に伴い、市全域を対象にした情報一元化が課題となり、市ホームページでの情報提供にとどまった。利用者の視点を運行の見直し時に反映させているのと同様に、公共交通機関に関する情報の一元化についても、利用者目線の情報提供を目指し、そうした利用者を加えた検討会の実施を考えたが、組織体制が整わず実現できていない。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・なお、今後の情報提供に当たっては、事前に幅広く周知徹底を図るとともに、駅やバス停等における持続的な情報提供や体験試乗を行うなど、わかりやすさ等も考慮しつつ、より一層効果的な実施に努められたい。

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。

事業計画の評価事項に掲げる交通空白地域の解消については、事業区域内の全集落への運行を継続していることで達成されている。

また、コミュニティバスの利用動向については、路線別・運行便ごとの乗車人数を毎月集計し、利用者数の実態把握を行い、協議会において定期的に実績を報告している。

平成20年度(平成20年10月～平成21年3月)は利用者5,975人(月平均996人)、平成21年度(平成21年4月～平成22年3月)は利用者11,113人(月平均926人)、平成22年度(平成22年4月～平成22年12月)は利用者8,187人(月平均910人)と年度別の月平均利用者は数値上減少している。しかし、渡り鳥が多く飛来する冬季(主に12月～3月)はバス利用者が他の季節と比較して3割程度増加するといった特別な要因があるため、比較可能な平成20年度と平成21年度の10月から3月、平成21年度と平成22年度の4月から12月までの利用動向を見ると、それぞれ、前年同期間比139人(2.3%)増、412人(5.3%)増と利用者増加の傾向が見られる。よって、実証運行は定着化したものと評価したい。

一方で、IV1①の理由により、70歳以上の高齢者、障害者手帳保有者等を対象とした福祉乗車(無料乗車)制度を平成22年12月をもって廃止することとしたため、今後、無料乗車していた利用者(利用者全体の37%)の動向に注視する必要がある。

なお、市内各地域のバス運行事業の継続・変更・撤退等を判断するため、費用対効果、収支比率、平均乗車密度などの指標を総合した明確な評価方法、評価基準を確立することを来年度以降の課題としている。そうした基準を用いて全市域における持続可能な地域公共交通のあり方の検討を通じ、公共交通を真に必要なとする地域に必要な輸送手段を提供していきたいと考えている。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・事業継続のための指針については、収支率だけにとどめず、住民の支持率であったり観光や経済効果などへの貢献度など様々な尺度による費用対効果測定を取り入れてよい。

- 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。

平野部に集落が点在する当該地域において、今回実施した運行形態ならびに使用車両は需要を十分に満たすものであったと評価できる。また、他の交通手段を持たない高齢者が増加している中、公共交通は日常生活を支えるうえで必要不可欠であると判断される。一方で、観光需要など不特定多数の利用が多かったことから、交通空白地域に係る市町村運営有償運送が最善であったか、今後検証を深める。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。

Ⅳ 自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

- ① 実施した事業を本格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。

市内における公共交通の中でこの地域のみ実施されていた福祉乗車制度は、公共交通政策と福祉政策を混同しているだけでなく、本来の得られるべき対価を得られないことで公共交通維持に要する正確な行政経費を見えなくしている。これらの不都合を解消し、適正な受益者負担を課すといった観点から、当該制度を廃止することとした。

次に、79条運行は交通空白地解消の選択肢を広げたが、道路交通網が整備され、マイカーが多く行き交い、観光など不特定多数の需要がある当地域においては、乗客の安全確保等、運行そのものに対する危機管理に細心の注意を払わなければならない、市直営管理ではこれらの対策に限界がある。

また、合併によるスケールメリットを活かす観点から、従来の行政区域を基本とした運行経路を見直すことが本格運行を持続する上での課題であり、現在実施中の公共交通調査(市単独事業)の結果も含めて、新市における公共交通指針の作成を急いでいる。この指針をもとに地域需要に即した交通網の形成を進めていくこととする。

なお、料金設定を一律としたことについては、分かりやすさ、乗りやすさを目指したものとして一定の評価ができるが、収支率の改善を図り持続可能な地域公共交通を確立するため、適切な受益者負担を検討することが必要である。同時に、運賃値上げによる高齢者、学童の負担増加分については、外出支援、通学支援を行う福祉・教育担当セクションにて支援措置を講ずるよう働きかけていく。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・なお、事業実施による直接的な結果のみならず、地域公共交通全体への効果、地域社会全体への効果等も考えられることから、今後、こうした点も踏まえて問題点の検証をしていくことについても検討されたい。

2 事業の実施環境

- ① 当該事業の本格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。

コミュニティバス実証運行については、整理すべき課題はあるものの地域にとって必要な存在であることは確認された。よって、委託先事業者の安定した運行管理を支援する観点から平成22年度から平成24年度において債務負担行為を設定し、長浜市議会承認済みである。

また、本格運行への移行にあたっては、市内他地域のコミュニティバス運行と同様に、補助金として運行欠損を長浜市と滋賀県が補填しており、県補助率の低下から財源確保が困難であるものの、市の主要施策としての位置付けにより財源措置されるものと判断される。

【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本格実施する環境を整備したか。

地域住民に対し、市全域のバス運行の現状報告、利用啓発を広報紙上において複数回行ってきたが、地元団体等からのなんらかの支援策は提示されていない。今後もより積極的に情報提供、利用啓発を行うとともに、各地域の自治会や老人クラブなどを対象に、対話をとおして現状を理解してもらい、利用促進に向けた協力体制が築けるよう、協議会等が率先して地元団体への働きかけを行っていききたい。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・今後の持続性という観点から、協議会はもとより、説明会、ヒアリング等の開催や、広報誌、ポスター、ホームページ等各種媒体の活用などにより、地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。

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たか。

協議会の審議事項として連携計画の策定及び変更、連携計画の実施に係る連絡調整、連携計画掲載事業の実施と位置づけた規約を第1回長浜市地域公共交通活性化協議会にて報告し、これに基づき協議会を開催している。

さらに、今年度の協議会においては、協議の対象を既存の計画にとられず、市全域における住民本位の公共交通の確立に向けた協議を行うことを確認した。

【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たか（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たか。）。

協議会の委員構成には連合自治会や老人クラブなどの代表者をはじめ、各連携計画策定地区から支所推薦の代表者も加えて、様々な意見を反映できるような組織形態としている。

また、協議会の開催にあたっては事前に開催を告知し傍聴を呼びかけるとともに、協議会の議事事項等については、長浜市ホームページに掲載し、住民の意見を求めることができるようにしている。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・今後も地域住民とのきめ細かい意見交換等を通じ、関心を高めていくとともに、事業の実施に活かしていくよう努められたい。この場合には事業の効率的・効果的な実施についても配慮し、より良い事業を住民と協働して取り組む環境を醸成されたい。

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たか。

過年度の第1回協議会において連携計画ならびに計画事業の概要を説明したうえで、連携計画の承継、計画事業の継続実施に関する承認を得た。また、第2回協議会において平成21年度の計画事業の結果を報告した。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・今後も協議会を適切に開催されたい。

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たか。

協議会は原則公開とし、開催についての事前掲示を行っており、その旨の記者発表も行っている。

また、議事事項等をホームページにより公開している。

【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本格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。

地域公共交通として当該事業を継続実施することの必要性は、従前から概ね了解を得ているところである。今後も広報誌やホームページで常に情報を発信し、また、意見交換の場を設けるなどして地域住民が地域公共交通の課題検討に参画する機会を提供し、引き続き地域全体での合意形成を図っていききたい。

【二次評価】

- ・自己評価のとおり。
- ・収支率が低く、その改善は課題であるため、事業を継続するにあたっては利用者だけでなく住民の支持を得ておく必要がある。