

計画事業に係る事後評価項目記載要領(最終年度)			
市町村名	関市	協議会名	関市地域公共交通活性化協議会

I 総合評価
<p>地域の主体的な取組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。</p> <p>平成20年度に関市公共交通活性化協議会(法定協議会)を立ち上げ、関市地域公共交通総合連携計画(連携計画)を策定し、連携計画の目標である「公共交通利用者の増大」「公共交通利用者及び市民の満足度を向上」「中心市街地の交流人口の増加」「持続可能な公共交通サービスの確保」を達成するために、幹線交通と地域内交通の実証運行、乗継拠点の整備、利用促進策の実施を計画事業に選定した。</p> <p>これに基づき、平成21年度から実証運行を開始し、同年度の法定協議会における審議の結果を踏まえ、平成22年4月より、運行時刻や本数、運行区間の見直しを行い実証運行を行った。</p> <p>平成22年度の法定協議会は、平成22年4月のバス路線の見直し後の利用実態等を調査しながら問題点の検証を行った。また、利用実態等を基に中間評価を実施し、公共交通利用促進の啓発を図るため、この結果を広報により市民に開示した。</p> <p>平成23年度の第1回法定協議会(平成23年6月23日)では、生活交通ネットワーク計画を策定し、実証運行が完了する10月以降の本格運行に関して審議し、当該事業を本格実施する環境の整備を行った。</p>

II 計画事業の実施
<p>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。</p> <p>総合計画事業に位置づけたA幹線交通(2路線)の実証運行、B関地域内の幹線系バス(3路線)の実証運行、C関地域内の支線バス(4路線)の実証運行、D関地域内のデマンドバス(4路線)の実証運行、E中山間地域内の実証運行及び乗継拠点整備(バス停留所整備)、利用促進策(公共交通シンポジウム・利用促進PR、交通マップ・時刻表の作成、運行情報提供、ICカード導入)を実施する事業として位置づけている。</p> <p>Aの幹線交通は平成21年4月1日に、B～Dの関地域内バスは平成21年10月1日に再編し、平成23年9月30日まで実証運行を行った。なお、関地域の再編と同時に無料運賃制度を廃止した。</p> <p>また、E中山間地域内は、平成21年4月1日から市内5つの各地域が主体となって無料試験走行を開始した。</p> <p>【東・西ウイングの幹線交通】 A幹線交通 関市の中心部と武儀・上之保地域(東ウイング)を結ぶ「関・上之保線」と関市中心部と武芸川・洞戸・板取地域(西ウイング)を結ぶ「関・板取線」の2路線は、平成21年4月1日から実証運行を開始し、平成22年4月1日に運行時刻や本数の見直しを行い運行している。</p> <p>利用者は、実証運行開始前(H19.10～H20.9)の108.4千人に対し、開始後の平成21年10月から平成22年9月までが106.5千人、平成22年10月から平成23年9月が105.6千人と3%減となっている。これは、実証運行開始直後(無料運賃制度廃止前(H21.4～9))が開始前の5%増であったことから運賃見直しとその主要因と考えられる。</p> <p>また、平成23年10月から12月までの3ヶ月間の利用者は、25.6千人と対前年同月比で10%減と減少傾向が続いている。</p> <p>【関地域内交通】 関地域内交通は、幹線系バス3路線、支線バス4路線、デマンドバス4路線の計11路線が平成21年10月1日から実証運行を開始し、平成22年4月1日に見直しを行い運行している。</p> <p>利用者は、実証運行開始前(H19.10～H20.9)の87.8千人に対し、開始後の平成21年10月から平成22年9月までが67.2千人、平成22年10月から平成23年9月が72.3千人と増加傾向にあるものの17%減となっている。</p> <p>また、平成23年10月から12月の3ヶ月間の利用者は、18.9千人と対前年同月比で6%増と増加傾向が続いている。</p> <p>【中山間地域内交通】 中山間地域内交通は、平成21年4月1日から無料試験走行を開始した。</p> <p>利用者は、試験走行開始後(H21.4～H22.3)が51.8千人、平成22年4月から平成23年3月が56.3千人、平成23年4月から9月までが38.9千人と増加傾向にある。</p> <p>なお、平成23年度からの実証運行を開始に向けて過疎地有償や市町村有償へ切替えることを予定し、有償運送の担い手となる資格者の確保など組織の機能強化を図ってきたが運営組織の立ち上げには至っておらず、今後も引き続き整備に向けた検討を進める。</p> <p>【乗継拠点整備(バス停留所整備)】 平成21年度に関地域のサンサンシティマーゴ前、平成22年度に西ウイングの洞戸栗原車庫にて待合施設等の整備を実施した。</p> <p>その他、中山間地域の乗継拠点は、学校施設や診療所の統廃合が進められる予定となったこと、各地域の支所等公共施設施設の老朽化も進んでおり、これらの建替えも検討されていることから、これら施設整備の進捗に合わせ平成23年度以降に実施するものとした。</p> <p>また、関市が長良川鉄道関駅西口を交通結節拠点として選定し、検討を進めていることであるが、整備には至っていない状況にある。</p> <p>【利用促進イベントの開催】 平成23年11月27日に長良川鉄道開業25周年記念に合わせて、公共交通フェスティバルを開催し、長良川鉄道のイベント列車の運行、ボンネットバスの体験乗車、スタンプラリーなどを行った。これらイベントは、平成22年度にも開催しており、継続して利用促進活動を実施している。</p> <p>【利用促進PR】 バス路線の中間評価の結果は、平成23年3月の広報で市民に公表した。また、本格運行に向けて、市内の各地域及び老人クラブ等の各種団体や自治会などに対して評価結果等の説明会を開催し、これら周知を図るとともに市民の意見を集約した。</p> <p>【運行情報提供及びICカードの導入】 平成23年9月に運行情報提供(あしあとランプの設置)、ICカード(アユカ)の導入を行った。また、ICカードの導入に合わせて乗継割引(40円引き:カード利用者に限る)も導入し、利用者の利便性向上を図った。</p>

<h3>Ⅲ 具体的成果</h3>
<p>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。</p>
<p>バス路線の評価は、平成22年度に実証運行バスの利用実態調査結果から中間評価を実施し、平成23年3月に広報にてこれら結果を公表するとともに、各地域で説明会を開催し、住民意見を集約し利用促進を図ってきた。 平成23年度は、中間評価後の実証運行バスの利用実態調査、利用者や市民のアンケート調査を実施し、本格運行に向けた、対策案・改善案の検討を行い、開催を予定している。第2回（平成24年1月24日）及び第3回（平成24年3月予定）で審議する予定である。 また、本格運行開始後も継続して評価・見直しを行うことで検討を進めている。</p>
<p>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。</p>
<p>計画事業は、平成20年度第3回法定協議会で承認された「連携計画」の施策方針に基づき、計画通り進めており、計画の目標とした「公共交通利用者の増大」「交通利用者及び市民の満足度を向上」「中心市街地の交流人口の増加」「持続可能な公共交通サービスの確保」の達成状況により、事業の評価を行っている。</p>
<p>「満足度の向上」では、利用の多い人（週1回以上利用）は、満足・不満が、実証運行前の52:48に対して実証運行後67:33となっている。また、利用の少ない人（月1、2回以下）は、実証運行前の37:63に対して実証運行後61:39と実証運行後に満足が上回っている。</p>
<p>利用の少ない人の満足度評価で「分からない」の回答が、実証運行前の48%に対し、実証運行後1%になっており、本事業の取組が市民に広く認知された効果も影響していると考えられ、地域公共交通の活性化を図る上で適切な事業であると考えている（連携計画又はバス再編の認知率は60%となっている）。</p>
<p>※平成20年度、平成22年度の市民アンケート結果</p>
<p>しかしながら、「公共交通利用者の増大」では、先に示したように運賃補助制度（無料）の廃止やバス利用の多かったわかくさの湯の有料化の影響もあり、バス利用者は1割減となっていること、サービスの大幅な改善（終日運行回数：実証運行前37.5回、実証運行後65回）により、バス交通に対する支援額は実証運行前1.5億円/年に対し、実証運行後2.0億円/年となっており、引続き利用促進を図るとともに、利用者目標等を大幅に下回る路線に関しては、一定のサービスを確保しつつ運行の効率化に向けた検討を進めていく。</p>
<p>なお、幹線交通の実証運行により、これまで通学が困難であった合併地域から関地域への高校生の通学利用が可能となったことにより、これら地域間を通学する生徒が増えている。</p>
<p>また、路線の見直しにより外出機会が増加した割合は、利用者の4割程度となっている。</p>
<p>このように、公共交通の利用促進に加え、合併地域との連携強化や地域活力の回復にも寄与している。</p>
<h3>Ⅳ 自立性・持続性</h3>
<h4>1 事業の本格実施に向けての準備</h4>
<p>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。</p>
<p>平成21年度から実証運行を開始し、同年度の法定協議会における審議の結果を踏まえ、平成22年4月より、運行時刻や本数、運行区間の見直しを行い運行している。この結果、有料化の影響等により、再編前に比べると利用者は減少しているが、見直し前に比べ利用者数が回復してきている状況にある。</p>
<p>平成22年度の中間評価後の利用者動向では、関地域内の幹線系1路線と支線系2路線の3路線は、設定した評価目標の基準値を大きく下回っており、利用者も横ばい傾向にあることから、運行の効率化に向けた検討を進める。</p>
<p>実証運行時にサービスを大幅に改善し利用促進を図っているが、欠損金は再編前に比べ増加しており、市民に適切な負担を行ってもらうことへの理解を求めていくものとする。</p>
<p>また、マイバス意識の醸成を図る上で、無料試験走行中ではあるものの、中山間地域内バスは、地域が主体となって運行し、改善を図っていくことで利用者が増加している地域もあり、関地域においてもこれら取り組みの検討を進める。</p>
<h4>2 事業の実施環境</h4>
<p>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。</p>
<p>実証運行を行ってきた路線は、生活交通として最低限維持するサービスレベルで運行しており、市民生活を守る上でも路線を維持する必要があると確認されている。</p>
<p>本格運行の実施にあたって、「生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系）」を策定し、実証運行期間終了後の平成23年10月から地域公共交通維持改善事業として、国庫補助も活用し運行している。</p>
<p>平成24年度の運行にあたっては、上記の国費のほか、関市からの財政支出によることで関係者の合意が形成されており、関市の平成24年3月議会に平成24年度予算を提出し、市議会において審議してもらうことになっている。</p>
<p>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。</p>
<p>合併地域の地域内交通は、平成21年4月より、地域が主体となって無料で試行運行を行っている。</p>
<p>これら路線は、試行運行の状況や住民ニーズに合わせて、幹線交通との接続を考慮したダイヤの見直しやスクールバスとの混乗、曜日運行、デマンド運行に見直す等、地域の創意、工夫によって運行している。</p>
<p>本格運行に向けては、過疎地有償や市町村有償へ切替えることを予定しており、有償運行の可能性について試行運行の利用状況等から住民の負担やその能力について検討を進めている。また、有償運送の担い手となる資格者の確保など組織の機能強化、二種免許取得者の確保及び運行管理取得者の確保を目指し、運転手の講習及び運行管理者基礎講習の受講を行うなど人材育成にも努めている。</p>
<p>市所有車両のポンチョ型バスには広告掲載を開始しており、啓発や協力金の拠出へPRを実施している。</p>

<p>V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成</p>
<p>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。 法定協議会の所掌事務などは、平成20年3月21日に書面表決により承認された協議会規約に明記されている。定期的に開催される法定協議会では、「議案書」に基づき事業遂行に必要な事項の審議が行われ、事業の進め方や実施状況について説明が行われている。 平成23年度第1回法定協議会において、実証運行終了後の本格運行に向けた「公共交通ネットワーク計画」の策定方針が了承された。</p>
<p>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。)</p>
<p>協議会の構成メンバーは、自治会連合会、老人クラブ、社会福祉協議会、商工会議所、PTA連合会、女性連絡協議会から住民代表として参画していただいている。また、幹事会の構成メンバーには、自治会連合会、市町村合併した旧5町村に設置してある地域審議会(合併特例法で定めてある審議会)から参画していただいている。 協議会規約に明記していないが、法定協議会の審議事項については、合併旧町村地域に設置した「地域バス運営協議会※」に協議会の開催前に示し意見収集を行い、幹事会を通じて協議会に意見が反映される仕組みとし、審議結果についても報告をしている。 中間評価結果について、市内の各地域及び老人クラブ等の各種団体や自治会などに対して説明会を開催し、これらを通じて住民意見の集約を図った。 ※地域事情に精通した住民各層により構成されている。</p>
<p>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。</p>
<p>平成23年度の第1回法定協議会(平成23年6月23日)では、平成21年度の決算、平成23年度の地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金に係る経過処置)、平成23年度予算(案)、平成23年度地域公共交通確保維持改善事業に伴う生活交通ネットワーク計画について承認決定されており、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。 なお、第2回法定協議会(平成24年1月24日)においては、最終年評価の結果、実施した計画事業に係る自己評価報告案を報告・審議し、第3回法定協議会(平成24年3月開催予定)では、本格運行に向けたバス路線整備の方針について報告・審議される予定となっている。</p>
<p>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。</p>
<p>協議会規約には、会議の公開を明記してある。また、関市のホームページにおいて、平成20年度の連携計画の計画内容、議事録等を公開している。また、平成21年度及び22年度の法定協議会の議事録と関係資料を公表しており、平成23年度も、議事録等を随時公表していく。 関市HP: http://www.city.seki.gifu.jp/info/koutu/index.htm</p>
<p>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</p>
<p>平成23年度の第1回法定協議会(平成23年6月23日)において、平成23年度地域公共交通確保維持改善事業に伴う生活交通ネットワーク計画について承認決定されており、本格運行を実施について関係者の合意形成が行われた。 一方、来年度(平成24年10月から)の本格運行の実施について、最終年評価結果を基に第3回法定協議会(平成24年3月開催予定)で本格運行に向けたバス路線整備の方針について報告・審議される予定となっている。 また、バス路線の変更を行う場合は、合併旧町村地域に設置した「地域バス運営協議会」で事前に議論を行い、これら意見を踏まえた上で法定協議会で審議を行っており、地域の同意を得た上で実施する仕組みとしている。</p>