

■飛島コミュニティバスの事業継続評価基準の見直しについて

1. 経緯（別紙参照）

○飛島コミュニティバスの事業評価基準

- ・コミュニティバスの導入の主目的は「交通空白地帯の解消」
- ・平成 21 年度から実証実験を開始し、導入時の事業評価であったため、評価基準は「利用者数」と「利用者満足度」で対応。
- ・「地域公共交通総合連携計画」でこの 2 つの基準とすることを明示。
- ・平成 24 年度からの本格運行化に当たっては、平成 23 年度までの「利用者数が増加傾向」にあり事業継続・本格運行化を判断した。

2. 当該評価での問題点

○「利用者満足度」の指標

- ・利用者満足度評価は、「事業改善」を判断する指標であり、「廃止」を判断する基準となっていない。加えて、実利用者数が極めて少なく、事業性の判断基準には向かない。

○導入の可否判断を重視した評価基準であったこと

- ・事業導入時の評価基準であるため「廃止」判断の基準がない（利用者数による廃止基準がない）。

○補助金活用に伴い「財政負担」が判断基準として求められていること

- ・コミュニティバスの運行に対して「地域公共交通確保維持改善事業補助金」を活用しているため「財政負担」の面から見直し指摘がある。

3. 「交通空白地対応・利用者数・財政負担」の判断基準を重視した場合の見通し（別紙参照）

- ・ 3 つの判断基準から事業継続を考えた場合、考えられる今後の対応見通しは、
 - ① コミュニティバスの村外を蟹江線に付け替え統合
 - ② 補助金に代替する「協賛金」等の確保による継続
 - ③ コミュニティバスを廃止し、蟹江線の増便等対応
 の 3 つの方法が考えられる。

4. 対応＝コミュニティバス事業の事業継続判断に「財政負担」を追加する

- ・バス検討委員会では、財政負担問題を考慮すると「廃止やむなし」「条件付きで蟹江線にシフト」が現実的な対応とし、「法定協議会」に経過報告を行うこととした。
- ・第 2 回会議（2/19）の協議をふまえ、『コミュニティバスの事業継続の判断指標について、「財政負担」の判断基準を新たに追加する』こととする。

平成 26 年度、下記スケジュールにて「コミュニティバスの改善見直し」を行う。

○コミュニティバスの改善見直しに関する平成 26 年度の事業計画案

時期	対応内容
H26 年度当初	広報を活用した住民周知の実施（現状実態と事業変更の必要性の報告）
H26.4～9 月	バス検討委員会を開催し、「改善案」の構築協議 利用者数のモニタリング（利用者増があるか継続確認）
H26.9 月	法定協議会における「コミュニティバスの事業転換の判断」協議
H27.1 月	事業変更を行う場合は、コミュニティバスの事業変更計画の協議・承認
H27.4 月	事業変更計画に基づく事業化

※当該事業計画については、議案第 2 号にて承認いただくよう議案提出する。

■地域公共交通総合連携計画に基づく「事業評価」について

(旧)

飛島コミュニティバスの事業評価

○事業背景・目的

飛島コミュニティバスについては、新たな事業であることを鑑み、バス事業の普及定着と住民ニーズへの的確な対応を目的とする。

○評価指標

指標1：実証実験における乗降者数の推移にみる必要性評価（対前年比プラス）

- ・事業の必要性、事業の定着を確認するため、実証実験期間中における乗降者数の推移を確認し、利用者の増加（対前年比プラス）を目指す。

指標2：利用者満足度の向上

- ・利用者満足度の調査と、それに伴う事業改善により利用者満足度の向上を目指す。

(新)

飛島コミュニティバスの事業評価

○事業背景・目的

飛島コミュニティバスは、事業の普及定着と住民ニーズへの的確な対応を目的とする。

○評価指標

指標1：実証実験における乗降者数の推移にみる必要性評価（対前年比プラス）

- ・事業の必要性、事業の定着を確認するため、乗降者数の推移を確認し、利用者の増加（対前年比プラス）を目指す。

指標2：利用者満足度の向上

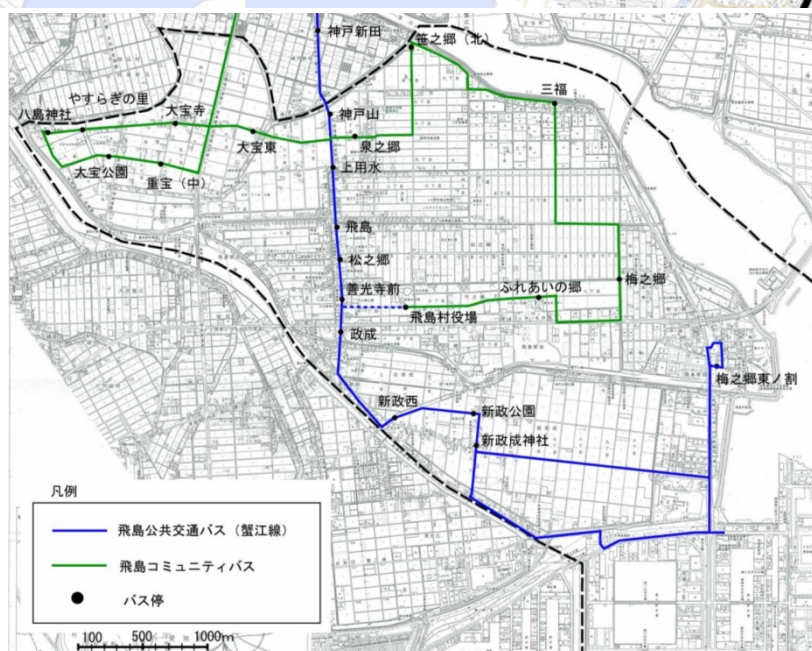
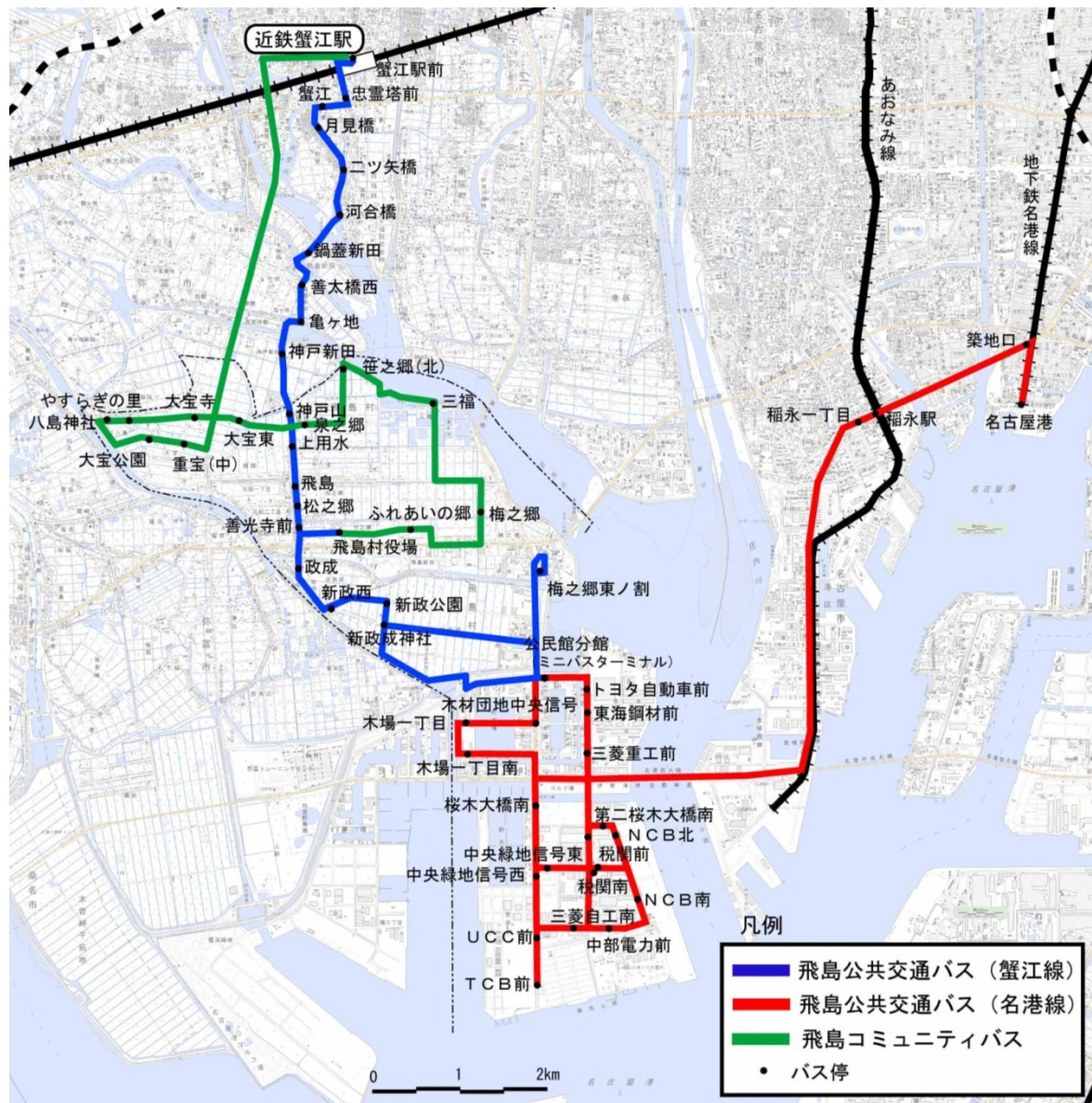
- ・利用者満足度の調査と、それに伴う事業改善により利用者満足度の向上を目指す。

指標3：財政負担の軽減

- ・利用者の増加を目指すことで運賃収入の拡大を行い、財政負担の軽減を目指す。

※事業継続・廃止の判断は、利用者数や財政負担が著しく悪化した場合、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会での協議を通して総合的に判断するものとする。

○路線網図（現状）



○村内の路線網図（現状）

■飛島コミュニティバスの事業継続評価基準の見直しについて

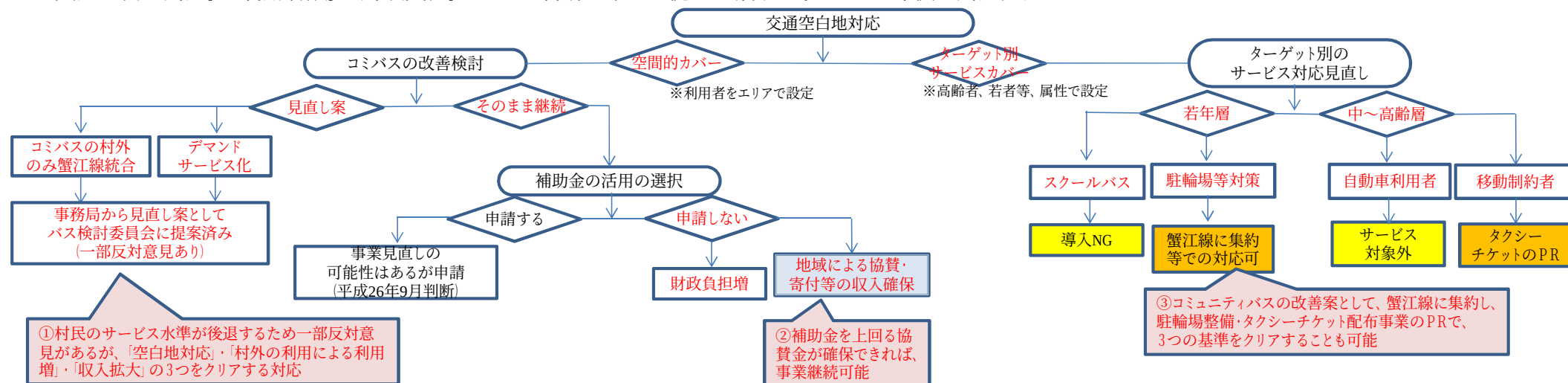
(別紙)

段階	事業年次	事業内容	事業導入目的	評価基準A	評価基準B	備考
実験時 ↓	初年度 (H21年度)	村内巡回バス	交通空白地対応 ⇒村内巡回で空間的カバー	利用者数 ⇒年間225人 極めて少ない	利用者満足度 ⇒少ないためチェックできず	※利用者が少ないことから蟹江駅接続に協議
	2年度 (H22年度)	蟹江駅接続に転換	交通空白地対応 ⇒ルート設定で空間的カバー	利用者数 ⇒1,530人 増大	利用者満足度 ⇒少数のためチェックできず (蟹江線利用者に調査実施)	※蟹江線利用者に利用状況等を確認 ⇒コミバス利用率:経験者16% ⇒コミバス見直し意向:蟹江線統合ニーズ大 ※朝夕便の増便について協議 ⇒ 事業費拡大を招く として増便しないと判断
	3年度 (H23年度)	蟹江駅接続で継続	(同上)	利用者数 ⇒1,887人 増大(ピーク) 1,765人(4-2月)	利用者数の増大傾向をふまえてチェックせず	※実証実験の最終年度として、事業継続を判断。本格運行化を決定。
本格 運行化 ↓	4年度 (24年度)	継続	(同上)	利用者数 ⇒1,594人 ▲15.5% 1,429人(4-2月)	利用者アンケート調査は実施せず	※ 補助金活用に対して、第三者委員会から事業見直しの指導あり
	5年度 (H25年度)	継続	(同上)	利用者数 ⇒1,470人(4-2月) H24対比2.9%増、23年比は減	利用者アンケート実施 ・上下便で7件 少数意見で判断基準としては不適切	※バス検討委員会で集中協議 ⇒蟹江線へのシフト等、事業改善意見あり

第1期の導入目的＝空間的カバーの有無で判断
 評価基準＝利用者数でほぼ判断。利用者満足度は少数利用のため把握できず事業継続判断には機能せず。
 H22年度の検討会では、利用者増のサービス強化施策を「財政負担」を基準に協議。
 H24年度の第三者評価委員会では、「利用者人数に対する補助金投入額」の多さから見直し要請。

実質的な判断基準は、
 「交通空白地対応」と「利用者数」と「財政投入」が評価の視点となっている。

■「交通空白地対応」+「利用者数」+「財政負担」の3つの判断基準を重視した場合の考えられる今後の対応見直し



<導入段階での評価>

コミュニティバスの導入目的が「交通空白地対応」で、事業導入段階では、「利用者数」「利用者満足度」で評価。
 事業継続判断は「利用者数」で判断し、「利用者満足度」は事業改善見直しを進めるために活用を想定。

<外部評価で重視された指標>

補助金活用に対する指摘から「外部評価」に「財政投入」の評価指標が無視できない状態となり、「利用者数の確保」に加え、「財政投入額の改善」、「交通空白地対応」の3つの基準を同時にクリアする方法を選択する必要が生じた。

<今後の対応案＝事業継続を進めるため改善案の着手を9月に判断>
 「利用者数の確保」+「財政投入の改善」+「交通空白地対応」の3つの基準を同時にクリアする方法は、「①コミバスの村外を蟹江線に統合やデマンド化」・「②補助金を上回る協賛金確保によるコミバスの継続」・「③コミバスのルート改善(蟹江線に集約)する」などのシナリオが考えられる。

「財政負担」の指標を追加した上で、3つの指標を同時にクリアできる、コミュニティバス改善案をこれらシナリオの中から9月までに判断する。