

議案第 2 号

活性化再生総合事業の事業評価について

活性化再生総合事業の事業評価について別紙のとおり報告する。

平成24年 1 月27日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
会 長 久 野 時 男

計画事業に係る事後評価(最終年度)

総合評価

地域の主体的な取り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。

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、利用料金の適正な設定、広告事業による協賛等も含めた財源の検討等を行い、当該事業を本格実施する環境の整備を行った。

計画事業の実施

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。

総合連携計画において、近鉄蟹江駅と地下鉄名古屋港駅の双方と接続する路線バス(名港線・蟹江線)、交通空白地帯の解消及び移動制約者への利便性向上を目的としたコミュニティバス及び村から最も近い総合病院への通院手段の確保を目的としたデマンドタクシーを実証運行事業と位置付け、それら実証運行に基づく環境整備への検討、利用促進活動及び事業評価活動も含め計画通りに実施した。

< 利用実績推移 >

名港線	H21年度:119千人	H22年度:123千人(3.8%増)	H23年度:12月まで91,656人(ほぼ横ばい定着)
蟹江線	H21年度:86千人	H22年度:96千人(11.8%増)	H23年度:12月まで78,808人(7.2%増)
コミバス	H21年度:225人	H22年度:1,530人(580%増)	H23年度:12月まで1,416人(29.9%増)
乗合タクシー	H21年度(半期):173人(29人/月)	H22年度:528人(44人/月:34%増)	H23年度:12月まで466人約52人/月(18%増)

事業は計画通りに実証運行を実施できた。名港線・蟹江線については、定時性の確保、利便性の促進からダイヤの見直しを行い、利用者増を達成した。コミバスは、初年度村内での巡回運行としたが、利用者数が少なく、村外の最寄り駅である近鉄蟹江駅に接続するルートに切り替えることで、大幅な利用者増を達成した。乗り合いタクシーは、事業2年度目に路線不定期の運行から区域運行に運行形態を切り替えることで、利用者数および乗り合い率の向上を達成した。

具体的成果

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。

路線バスの名港線・蟹江線の実証実験については、総合連携計画において、運賃収入割合及び利用者満足度調査の結果に基づき事業評価を行うこととしており、12月までの運賃収入割合及び10月に実施した利用者アンケートを基に事業評価を行った。

コミバスの実証実験については、総合連携計画において、乗降者推移及び利用者満足度調査の結果に基づき事業評価を行うこととしており、12月までの利用者推移と10月に実施した利用者アンケート調査を基に事業評価を行った。

乗合タクシーの実証実験については、総合連携計画において、乗降者推移及び運賃収入割合の結果に基づき事業評価を行うこととしており、12月までの乗降者推移及び運賃収入割合を基に事業評価を行った。

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。

路線バスの名港線・蟹江線については、利用者数(収支率)の変化と利用者満足度評価の向上目標としており、実証運行期間中の変化を計測することで評価検証を行った。名港線では、利用者数は概ね安定して推移している。満足度は、若干の低下が見られた。蟹江線では利用者数は前年を上回る一方で、満足度は、同様に低下した。満足度の低下は、利用者ニーズは今のサービスが当たり前として考え、満足度は低下するのが一般的な傾向であると判断し、これまでの調査の中で、大きく悪化した項目は特に見られないこと、全体の満足度の平均が名港線・蟹江線共に50%で、半数の利用者が満足しているとの回答があり、一方の不満と回答した割合は横ばい若しくは減少していたことをもって、適切なサービス提供ができていると判断した。

コミバスについては、利用者数は前年を大きく上回り、今年度初めて実施した満足度調査も、約84%の高い満足度が得られ、ニーズに答えたサービス提供ができていると判断した。

乗り合いタクシーは、利用者数・収支率の向上を目標としており、利用者数の増加、乗り合い率の向上による収支率の改善は適切に推移していると判断した。

実施した全ての事業で、適切な事業であるかを検証している。

自立性・持続性
1 事業の本格実施に向けての準備
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。
利用者数、利用者アンケート調査(満足度)などで得られた結果を法定協議会にて報告し、事業継続・本格実施に対する協議を行った。 路線バスの名港線の利用者数は横ばい定着、過半数の利用者の満足度が得られている。事業の2年度目に実施したダイヤの見直し等による対応で、事業改善できたと判断し、しばらくは、推移を見守ることで事業継続(本格運行化)を確認した。 路線バスの蟹江線の利用者数は増加、過半数の利用者の満足度が得られている。毎年ダイヤの見直し等による対応で事業改善できたと判断し、名港線と同様に、しばらくは推移を見守るということで事業継続(本格運行化)を確認した。 コミュニティバスは、利用者数は大幅に増加し、高い満足度も得られた。専門部会を開催し、事業改善も行った。しばらくは利用者数等の推移を見守ることで事業継続(本格運行化)を確認した。 乗合タクシーにおいては、利用者増加に伴い事業費拡大する構造となっているが、安定して利用者数は増加・乗り合い率も向上しており、事業継続の必要性(本格運行化)を確認した。
2 事業の実施環境
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。
平成24年度において路線バス、コミバス及び乗合タクシーの実証運行の事業を実施するにあたっては、地域公共交通確保維持改善事業による国費のほか、飛島村、蟹江町及び弥富市(今年度から参加)からの財政支出によるということで関係者の合意が形成されており、飛島村、蟹江町及び弥富市では、3月議会に平成24年度予算案を提出し、議会において審議頂くこととなっている。 活性化再生総合事業から確保維持改善事業への補助制度の転換に対して適切に対応しつつ、関係市町村の財政支出により、本格運行化への対応を行っている。
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。
総合連携計画において記載したサポート制度の具体案として、実証実験2年度目から車両広告を開始した。地元商工会及び企業連絡協議会で説明及び協力要請をし、現在、8台(全9台)バス車両に企業広告が掲載されている。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

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。

法定協議会審議事項については、その規約により、連携計画の策定・変更、計画事業の実施に関すること、計画事業に基づく事業計画の設定・変更、その他必要な事項等と定められている。また、平成23年6月に実施した法定協議会で、道路運送法に基づく交通会議と活性化再生法に基づく法定協議会を統合し、一つの法定協議会にて事業推進することを定めている。
当該法定協議会において、地域公共交通確保維持改善事業の生活交通ネットワーク計画等も協議対象として、飛島村の公共交通について、一つの法定協議会にて協議できる体制をとっている。
当該法定協議会において、年度当初に、当該年度の事業内容を審議し、年度末までに必要な協議を行うよう、協議内容とスケジュールを設定して、協議会運営を行っている。

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。)。

法定協議会の構成員には、飛島村の区長会長、議会議長及び臨海部企業の代表者が含まれている。また今年度も昨年度に引き続き、コミュニティバス及び乗合タクシー等の最適な運行について検討する専門部会として、複数の地元関係団体の代表者と運行事業者で構成する飛島公共交通バス検討委員会を設置し、実施状況や計画事業の進め方に加えて、アンケート調査結果等を踏まえた改善方針の検討を行った。
加えて、老人クラブ等の例会で、事業説明・意見交換等を実施し、住民との合意形成に留意した審議を進めるように対応している。
今後も、法定協議会・専門部会の体制は変更せず継続協議する体制を整えており、また、必要に応じてアンケート調査や住民との意見交換を行うことを予定している。

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。

平成23年3月の法定協議会で、翌年度(23年度)の事業計画及び予算を中心に計画事業の進め方を審議した。それ以降の法定協議会では、実施状況及びモニタリング結果などを報告し、次年度以降の改善策及び自己評価報告案が審議された。
法定協議会においては、計画事業の進め方、実施した計画事業の結果、実施した計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議され、計画事業を実施するにあたって法定協議会は適切に開催された。なお、第2回法定協議会(1月)においては来年度の事業の本格実施についても報告・了承される予定である。

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。

法定協議会の傍聴は可能であり、開催時は必ず傍聴席を準備している。また、議事録は事務局及びHPにて公表している。

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。

法定協議会の下部組織の専門部会ではコミュニティバス及び乗合タクシーに関するモニタリング結果に基づいた翌年度の事業改善策が審議され、法定協議会においては、計画事業の実施状況、モニタリング結果及び専門部会での審議結果などが報告され、それらに基づいた翌年度の本格実施について審議された。
また、これらの審議を踏まえ、路線バス(名港線・蟹江線)、コミュニティバス、乗り合いタクシーの実証運行については、来年度は一部地域公共交通確保維持改善事業の補助の活用を行うが、地域の財政支援により本格運行の実施について専門部会での合意形成をふまえ、法定協議会で了承される予定である。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(案)等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。

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

平成20年6月20日設置
平成20年12月4日連携計画策定



概要

計画事業 事業概要

飛島村では、平成19年6月1日に地域公共交通会議を設置し、平成20年6月に法定協議会に組織改編させ、平成20年12月に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を作成した。この計画に従い、『住民・企業(従業員)の「生活の足」を確保し、地域ニーズに対応した公平で利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスを提供する』基本方針を構築し、広域ネットワークをカバーする「飛島公共交通バス(名港線・蟹江線)」と「飛島コミュニティバス」、通院支援をカバーする「海南病院通院支援タクシー」等からなる事業を展開している。

○ 飛島公共交通バス(蟹江線・名港線)の運行

三重交通(株)による近鉄蟹江駅と飛島村村内を結ぶ三重交通飛島蟹江線(青色)と、(株)名古屋シップサービスによる名古屋港と飛島村臨海部を結ぶ飛島バス(赤色)を、法定協議会が事業者となり事業統合し、「飛島公共交通バス(蟹江線・名港線)」として新たな事業として平成21年4月より運行を開始した。近鉄名古屋線蟹江駅・地下鉄名古屋港駅と飛島村を結ぶと共に、臨海部の公民館分館(ミニバスターミナル)にて両路線を接続させ、広域ネットワークを構築する。

○ 飛島コミュニティバスの運行

村内の交通空白地帯をカバーし、子供・高齢者・身障者などの自動車免許を有しない移動制約者に対するサービスとして、定時定路線の飛島コミュニティバスを平成21年4月より新たに運行を開始した(緑色)。

○ 海南病院通院支援タクシーの運行

総合病院のない地域であるため、弥富市の海南病院への通院支援のため、予約制の有償乗合タクシー事業「海南病院通院支援タクシー」を平成21年10月より新たに運行を開始した。



- 協議会の開催状況及び事業の進捗状況【協議会3回開催、専門部会4回開催】
 - ・ 年間で協議会は、6月、12月、3月(予定)の3回開催。専門部会は6月、8月、11月、12月の4回開催。
 - ・ 平成21年4月から運行を開始した路線バス(名港線・蟹江線・コミバス)、同10月から運行を開始した乗合タクシーを継続運行。
 - ・ 運行状況及びアンケート結果に基づき、専門部会で改善方針を検討。
 - ・ 協議会では、専門部会での検討結果及び評価結果などをもとに本格運行について審議。
 - ・ 平成24年度より、名港線・蟹江線・コミバス・乗合タクシーの4事業について本格運行化する。
- 事業の昨年からの改善点(2年度から3年度にかけての変更)
 - ・ 朝の遅れ及び夕方の遅れを改善するためダイヤの一部改正を行う(蟹江線)
 - ・ 利用者の利便性向上のため、停留所を新たに設置した(蟹江線)
 - ・ 名港線との乗り継ぎ利便性の向上のため、ダイヤの一部改正を行う(蟹江線)
 - ・ 蟹江線との乗り継ぎ利便性の向上のため、ダイヤの一部改正を行う(名港線)
- 事業の具体的な成果
 - ・ 利用者数の定着及び約半数の利用者満足度の確保。(名港線)
 - ・ 利用者数の増加及び約半数の利用者満足度の確保。(蟹江線)
 - ・ 利用者数の大幅増加及び8割を超える利用者満足度の確保。(コミバス)
 - ・ 利用者数の増加、乗合率の向上による1人当たりの運行経費の削減(乗合タクシー)
- 事業改善のための検討(最終年度の検討事項)
 - ・ 名港線・蟹江線:ダイヤ改正による効果確認。蟹江線の日曜朝1便の時間変更。
 - ・ 乗合タクシー:使用頻度の少ない停留所の移設検討。老人クラブ等への説明を通じた利用増。
 - ・ コミバス:現状の投資の枠内における適切な事業運営のあり方検討。(モニタリングの継続確認)
- 今後の課題等
 - ・ 活性化再生総合事業の廃止、地域公共交通確保維持改善事業への転換に伴い、新しい補助金獲得の努力を行う。新しい補助対応や事業運営管理は既存の法定協議会にて継続対応する。適切な補助金活用による持続可能な事業運営を目指す。
- 自己評価のポイント(事業を実施する上で苦労した点、工夫した点等)
 - ・ 利用者や未利用者の意見を聞くことができる貴重な機会として、アンケートを始めとするモニタリング以外にも、老人クラブ、商工会、臨海部企業団体、運行事業者(運転手)などへ出向き、事業説明と協力依頼を実施。
 - ・ 協議会に改善案を提示するため、住民代表で構成する専門部会で、モニタリングなどの結果を踏まえた改善策を検討。
 - ・ 関係者との合意形成に配慮し、海南病院通院支援タクシー等、独自の取り組みが達成できた。