

■ 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会の役割について

1. これまでの法律・補助事業の変遷について

平成 14 年 2 月 道路運送法の改正

- ・乗合バス事業における需給調整規制が廃止される（いわゆる規制緩和）。
- ・全国で、乗合バス事業の廃止・撤退が進むことになる。

平成 18 年 10 月 道路運送法の改正

- ・乗合事業の対象範囲の拡大、自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等、乗合バス事業の枠組みが変更される。
 - ・「地域公共交通会議」の設置が可能となり、地域のニーズに即した運行形態やサービス水準等について協議ができるようになる。
- 飛島村でも、「飛島村地域公共交通会議」を設置した。

平成 19 年 10 月 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行

- ・市町村が主体となり、地域全体の公共交通のあり方や活性化方策の協議ができる体制が強化される（対象：バス・タクシーに加え、船舶等追加）。
 - ・「地域公共交通活性化・再生総合事業補助金」が創設。
 - ・当該補助金を活用するには、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「法定協議会」を設置し、当該協議会にて「地域公共交通総合連携計画」を定め、当該計画に基づく実験事業について、3 力年の補助金が受けられる仕組みとなった。
- 飛島村でも、「飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会」を設置し、補助金を活用した。飛島村の 2 つの協議会を平成 23 年 3 月の協議会にて統合した。

平成 23 年 4 月 地域公共交通活性化・再生総合事業補助金が廃止

- ・事業仕分けにより、当該補助金が廃止。
- ・今年度は、突然の廃止であったため、経過措置あり（飛島村は当該補助金を受けている）。
- ・補助金のみ廃止されただけで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は存続。

平成 23 年 4 月 地域公共交通確保維持改善事業補助金の創設

- ・地域公共交通活性化・再生総合事業補助金の廃止をふまえ、新規に「地域公共交通確保維持改善事業」が創設された。
 - ・新しい補助金を活用するには、「補助金要綱」に基づく「協議会」を設置し、当該協議会にて「生活交通ネットワーク計画」を定め、当該計画に基づく事業について、毎年補助金が受けられる仕組みとなった。
- 飛島村でも、補助金の転換に合わせて、協議会の設置・計画策定等の対応が必要となっている。

2．地域公共交通活性化・再生総合事業の廃止に伴う環境変化について

○飛島村の現在の「法定協議会」の設置要綱

法定協議会の設置要綱の第1条において、法定協議会の役割を明記している。

『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。』

○地域公共交通活性化・再生総合事業の実施における法定協議会の役割

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、「地域公共交通総合連携計画」（5カ年計画）を定め、事業実施の進行管理を行ってきた。

また、事業実施に際して、当該法律に基づく「地域公共交通活性化・再生総合事業」の補助金を獲得し、平成21年度から本年平成23年度の3カ年間、飛島バス等の試行運行を行ってきたところである。当該補助金（地域公共交通活性化・再生総合事業）は、法定協議会に対して支払われる補助金で、補助金の管理は、法定協議会にて行ってきた。

法定協議会は、「地域公共交通活性化・再生総合事業」の補助金を活用して、計画の策定、事業実施、補助金精算を主体的に行ってきた。

○活性化・再生総合事業の廃止、確保維持改善事業への転換

国の補助制度の再編に伴い、平成23年4月に、「地域公共交通活性化・再生総合事業」は廃止され、新しく「地域公共交通確保維持改善事業」に転換した。

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会としては、補助金制度の転換に対応し、協議会の役割を再確認する必要がある。

協議組織の体系

- 市町村が主催する地域公共交通に係る協議会には、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「協議会」（いわゆる“法定協議会”）があります。
- 法令に基づく協議会のほか、補助金要綱（「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」）に基づく協議会があります。この協議会は、生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域公共交通の確保・維持・改善を進めることを目的とするもので、県が主宰する「県協議会」と市町村が主宰する「市町村協議会」があります。

法令に基づく協議会

地域公共交通会議		法定協議会	
目的	生活交通のあり方を審議 地域の交通計画を策定（任意）	目的	地域公共交通総合連携計画 （連携計画）を策定 計画実施の主体となる
< 協議が整った場合 > ・コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の摘要を受けることができる		< 協議が整った場合 > ・連携計画の策定、同計画実施への許認可手続き簡略化、地方債起債等の特例措置を受けることができる	
対象モード	バス・タクシー	対象モード	鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等
参加メンバー	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転手組織、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者（主催者が必要と判断する場合）	参加メンバー	市町村、県、運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者
参加是非	応諾義務なし	参加是非	応諾義務あり
協議結果	法律上規定なし	協議結果	協議会参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	事業実施	行える

法令に基づく協議会は、補助金要綱の要件を満たしていれば補助金要綱に基づく協議会としての運用が可能。

補助金要綱に基づく協議会

目的	地域の公共交通にかかる計画 （生活交通ネットワーク計画） を策定
< 協議が整った場合 > ・生活交通ネットワーク計画の大臣認定があった場合、一部の事業（調査事業）について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けることができる。（そのほかの事業については、交付対象は事業者）	
対象モード	バス、タクシー、旅客船等
参加メンバー	県、市町村、運輸局、交通事業者、交通施設管理者
参加是非	応諾義務なし ^{注1}
協議結果	-
事業実施	一部の事業（調査事業）のみ行える

注1 法定協議会としての性質を持つ協議会の場合は、応諾義務あり

【法令・要綱にみる協議会設置内容】

●道路運送法施行規則(地域公共交通会議の構成員)

第九条の三 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
 - 二 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
 - 三 住民又は旅客
 - 四 地方運輸局長
 - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- 2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。
- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第四十九条第一号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
 - イ 道路管理者
 - ロ 都道府県警察
 - 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

●地域公共交通活性化・再生法(協議会)

第六条 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村は、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会(以下「協議会」という。)を組織することができる。

- 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
- 一 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村
 - 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
 - 三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者
- 3 第一項の規定により協議会を組織する市町村は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
- 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 6 主務大臣及び都道府県は、地域公共交通総合連携計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

●地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(協議会)

第3条前条第1項第1号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
 - 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
 - 三 地方運輸局(神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。)又は地方航空局
 - 四 その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者
- 2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画(当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。)を策定する協議会にあっては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。
- 3 第2編第2章の離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画(当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画を含む。)を策定する協議会にあっては、離島航路が地域の幹線交通であるとともに生活交通であることから関係する都道府県及び市町村がともに参加すること。
- 4 地方運輸局等及び地方航空局は、生活交通ネットワーク計画の策定に必要な助言等を行う。

○新しい補助金の活用を前提とした協議会の体制

	今年度まで	来年度以降
構成メンバー	地域住民、交通事業者他 (要綱により規定)	同左(変更無し)
根拠法	○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年) ○道路運送法	同左(変更無し)
補助金	○ <u>地域公共交通活性化・再生総合事業</u>	○ <u>地域公共交通確保維持改善事業</u>
補助対象計画	○ <u>地域公共交通総合連携計画</u> (H20.12策定 5ヵ年計画)	○ <u>生活交通ネットワーク計画</u> (H24.6策定予定 単年計画)
補助金対象事業	○飛島バス(蟹江線、名港線) ○コミュニティバス ○海南病院通院支援タクシー ○ミニバスターミナル設置 他	○地域間幹線系統 ・蟹江線・名港線 ○地域内フィーダー系統 ・コミュニティバス
補助対象期間	3ヵ年(H21~23年度)	単年更新 (初年度:H24.4.1~9.31 6ヶ月)
補助対象者	法定協議会	交通事業者

○制度改正をふまえた、法定協議会の役割に関する議論すべき3つの事項

	今年度まで	来年度以降
根拠計画	○地域公共交通総合連携計画 (H20.12策定 25年度まで)	根拠となる交通計画をどうするか? (論点1)
法定協議会の役割	連携計画の策定・変更協議 連携計画実施の連絡調整 連携計画事業の実施 乗合事業のルート・料金等協議 行政運営交通の事業協議 その他必要事項	協議体制をどうするか? 法定協議会の規約で定める役割は何か? (論点2)
事業会計・PDCA	法定協議会にて会計実施 指標設定、事業管理実施	今後の事業管理・評価はどうするか? (論点3)

< 論点 1 > 根拠となる交通計画をどうするか？

○ 地域公共交通総合連携計画の策定経緯

飛島村の交通計画としては、平成 20 年 1 月に「飛島村地域公共交通会議」にて策定した、「地域公共交通計画」がある。道路運送法に基づく計画で、バスネットワークの再編を想定した。

当該計画の策定途中で、平成 19 年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、平成 20 年度から「地域公共交通活性化・再生総合事業」(補助金)が実施されることとなった。

飛島村としても補助金を活用するため、「飛島村地域公共交通計画」をもとに、「飛島村地域公共交通総合連携計画」を平成 20 年 12 月に策定している。

○ 生活交通ネットワーク計画

地域公共交通確保維持改善事業の補助金を活用するために必要な「生活交通ネットワーク計画」は、補助金対象路線“のみ”の事業内容と指標目標等を記載すれば良く、飛島村のバスネットワーク全体のあり方を示した計画ではない。

○ 根拠計画は何か？：地域公共交通計画と地域公共交通総合連携計画の違い

バス事業のルートの変更、料金設定の見直し等を行う際には、「道路運送法」の規定に伴い、「飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会」において事業変更の承認手続きを行う必要があり、その事業変更の協議を行うには、根拠となる「計画」が必要となる。

平成 20 年 1 月に定めた「地域公共交通計画」は、下記に示すような課題を抱えている。

- ・ 計画内容：バスの運行イメージまでで、具体的な運行ルート等を定めていない。
- ・ 計画期間を定めていない。
- ・ 関係者の役割分担、PDCA 方法を定めていない。

地域公共交通総合連携計画は、これら課題を計画内容として定めており、飛島村の将来の公共交通の方向性を示すものであると思われる。根拠となる計画としては、地域公共交通総合連携計画であると考えられる。



飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が推進する計画は、「飛島村地域公共交通総合連携計画」とする（現状のまま）。

地域公共交通確保維持改善事業の補助金を獲得するために必要な「生活交通ネットワーク計画」については、「飛島村地域公共交通総合連携計画」から一部事業を取り出した、部分計画として位置付けることとしたい。

< 論点 2 > 協議体制をどうするか？法定協議会の規約で定める役割は何か？

○設置要綱の見直しが必要か？

法定協議会の設置要綱（第 1 条）では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」「地域公共交通活性化再生総合事業（補助金）」の活用を前提としている。

地域公共交通活性化再生総合事業（補助金）の廃止、地域公共交通確保維持改善事業の新規制度化をふまえ、「地域公共交通総合連携計画」及び「生活交通ネットワーク計画」の両者の位置付けについて注意が必要となった。

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会の規約では、地域公共交通総合連携計画を基に定められているため、設置要綱の文言の確認を行う必要がある。

法定協議会の役割は、

- バス事業のルート、料金改正等の確認（道路運送法）
- 「地域公共交通総合連携計画」の事業（地域公共交通活性化・再生法）に加えて、
- 「生活交通ネットワーク計画」の補助事業の実施が求められ、これからは、2つの計画の事業管理・PDCAを行うことが必要とされる。こうした解釈ができる文言に変更する必要があるか？



現在の【飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会設置要綱】

（設置）

第 1 条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議事項）

第 3 条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- （ 1 ）連携計画の策定及び変更の協議に関する事項
- （ 2 ）連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- （ 3 ）連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- （ 4 ）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関する事項
- （ 5 ）地方公共団体が運営する有償の公共交通事業の必要性、運賃及び料金等に関する事項
- （ 6 ）前 5 号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

第 3 条 6 項の「協議会の目的を達成するために必要な事項」の中に、『「生活交通ネットワーク計画」の策定・事業の実施等』が含まれると解釈することで、現行の要綱をそのまま継続する。

【生活交通ネットワーク計画・地域公共交通総合連携計画について】

●地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(定義等)

第2条 この要綱において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 「生活交通ネットワーク計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会(以下「協議会」という。)又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性実情に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通ネットワーク計画(当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画及び離島航路確保維持計画を含む。)に基づいて実施される事業をいう。(以降略)

○第1章陸上交通/第2節地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金/(生活交通ネットワーク計画)

第17条 陸上交通(地域内フィーダー系統)に係る地域公共交通確保維持事業を行う場合は、生活交通ネットワーク計画に、次に掲げる向こう3ヵ年の事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- 二 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(区域運行におけるサービス提供の単位とする区域及び運行区間を含む。以下「系統」という。)の概要及び運送予定者
- 四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

- 2 地域公共交通確保維持事業に限定した計画として策定する場合は、前項各号の事項を記載した地域内フィーダー系統確保維持計画の策定をもって生活交通ネットワーク計画に代えることができる。この場合において、当該計画に係る第7条第2項の地域間幹線系統確保維持計画の策定があるときは、市町村協議会等は、当該計画との整合を確保すること。

●地域公共交通活性化・再生法(地域公共交通総合連携計画)

第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画(以下「地域公共交通総合連携計画」という。)を作成することができる。

- 2 地域公共交通総合連携計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
 - 二 地域公共交通総合連携計画の区域
 - 三 地域公共交通総合連携計画の目標
 - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
 - 五 計画期間
 - 六 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

- 3 前項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

(省略)

- 5 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。
- 6 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

< 論点 3 > 今後の事業管理・評価はどうか？

○適切な管理指標の導入による PDCA の実施と評価指標の設定のポイント

地域公共交通活性化再生総合事業では、事業管理のため評価指標を設定し、PDCA を実施することを義務づけている。

地域公共交通確保維持改善事業でも、事業評価が義務づけられ、評価結果を国に報告することが求められている。ただし、その内容は、補助対象路線における「事業実施の適切性」「目標・効果達成状況」「事業の今後の改善点」について評価することとしている。

地域公共交通活性化・再生総合事業の補助金活用時は、モニタリング等の調査経費についても補助対象となっていた。そのため、指標設定についても、利用者アンケート調査の作業が必要な「利用者満足度」を設定しても負担軽減ができていた。

地域公共交通確保維持改善事業は、運行費のみ補助対象で、法定協議会の運営費、利用者アンケート調査等のモニタリング経費については補助対象とならないため、指標設定も簡素化したい。

補助対象の枠組み変更を契機に、「目標・効果達成状況」は、「利用者数・事業収支率」を指標として選定することが望ましいのではないか。



飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会では、地域公共交通確保維持改善事業費補助で義務づけられた「事業評価」を実施する。

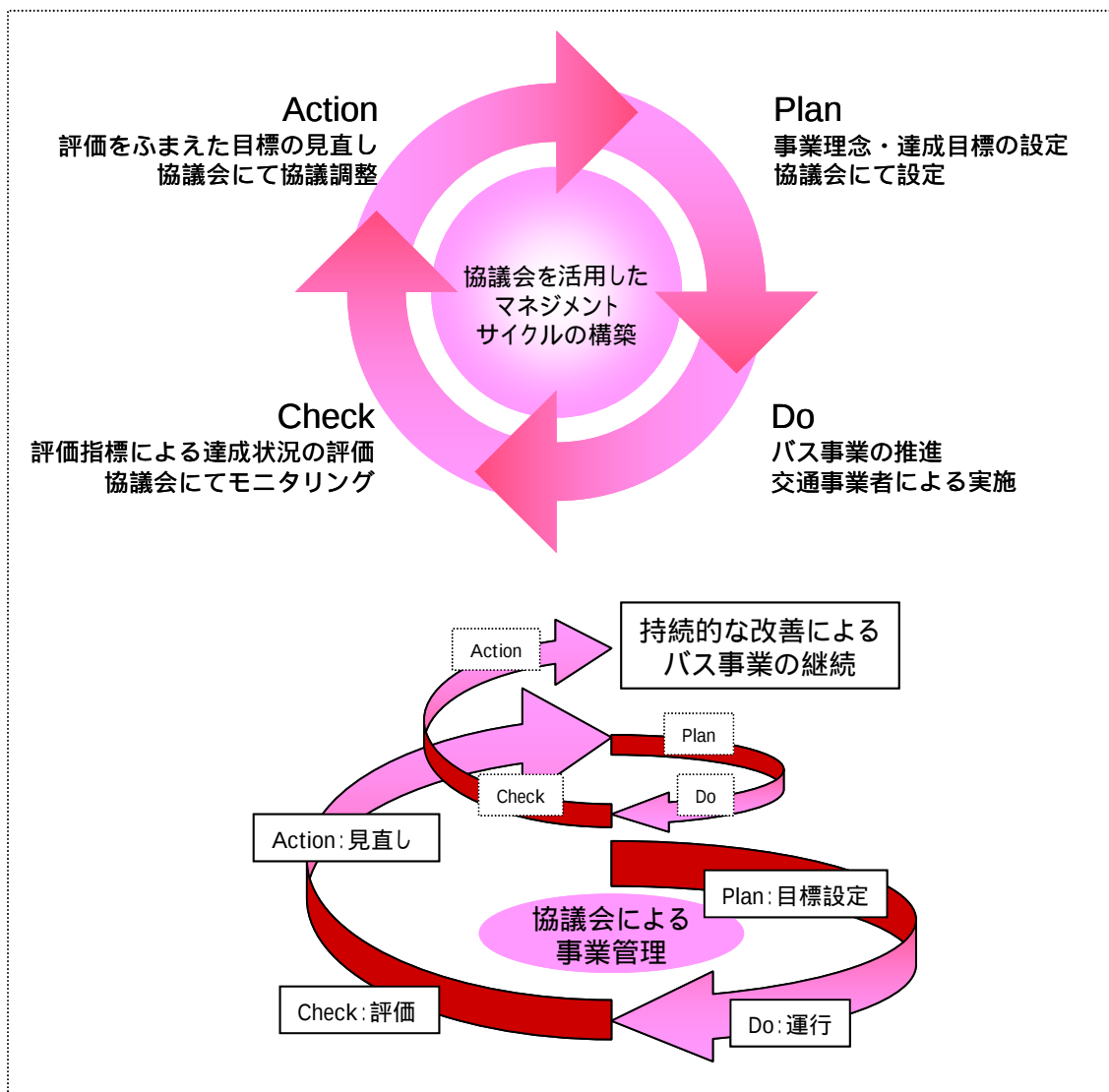
評価指標は、モニタリング等の調査経費が補助対象から除外されたことをふまえ、簡易的に検証できる「利用者数・事業収支率」を指標としたい。利用者数・事業収支率が悪化した段階で、住民・利用者ニーズを調査し、事業改善を行っていく枠組みとしたい。

（参考）地域公共交通総合連携計画の PDCA について

「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通活性化・再生総合事業の補助金を活用するために策定した「飛島村地域公共交通総合連携計画」では、事業の進捗管理を行うために、PDCA を導入している。

飛島コミュニティバスの事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善等を行うため、下図に示すように法定協議会を活用し、飛島公共交通バス及び飛島コミュニティバスの PDCA を実施している。

事業の達成目標を法定協議会メンバーの共通理解のもとで設定（Plan）し、事業理念を踏まえた上で交通事業者によりバスを運行（Do）する。そして、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価（Check）すると共に、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行っている。



< 地域公共交通総合連携計画での評価指標 >

(1) 飛島公共交通バスの事業評価

○事業背景・目的

飛島公共交通バスについては、既存の三重交通バス及び飛島バスが運行されていることを鑑み、持続可能な事業を目指すと共に、サービスの高度化が期待される。

○評価指標

指標 1 : 運行経費に占める運賃収入割合の向上 (対前年比プラス)

- ・事業の持続性確保のため、飛島村による事業経費負担の軽減、運賃収入割合の向上を目指す。

指標 2 : 利用者満足度の向上

- ・ルート改変や新規設定のバス停位置等に対する評価等、利用者の満足度調査を行い、事業の改善を目指す。

(2) 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。

(3) 海南病院通院支援タクシー

○事業背景・目的

海南病院通院支援タクシーについては、新たな事業であることを鑑み、構築の考え方で示しているように、アンケート調査によるニーズをふまえた通院支援を目的とした、新規事業化を目指す。

○評価指標

指標 1 : 実証実験における利用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利用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 : 運行経費に占める運賃収入割合の向上 (対前年比プラス)

- ・新規事業の事業性の担保から、飛島村による事業経費負担の軽減、運賃収入割合の向上を目指す。



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」では、上記 3 つの事業の目標管理は、「利用者数」「収支率」の 2 つで、評価する。

(アンケート調査は原則実施しない (必要になった段階で対応))