

計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)

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するための検討を行ったか。

法定協議会を適切に開催し、公共交通空白地域の解消を図り、公共交通を活性化させ、安心して暮らせる交通環境を確立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、事業を本格実施する環境に向けた、問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、協賛金の拠出等も含めた財源の検討等を行った。

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。

総合事業計画において、コミュニティバスの実証運行、調査委託、施設整備を実施する事業として位置づけている。

コミュニティバスについては、4月1日から12月31日までの間、36.4千人が利用した。

調査委託については、コミュニティバスを持続可能な交通システムとするための基礎調査や、バス利用者へのアンケートを実施し、各種データの収集を行い、デマンドシステムなどの新たな交通システムの導入も視野に入れた検討を行った。

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。

コミュニティバスの実証運行については、「事業の効率性(利用者1人あたり税金投入額)」と「沿線地域の依存度(沿線千人あたりの利用割合)」が評価項目であるため、毎月の利用者データを分析し、評価を行った。

また、曜日別・時間別の利用者の推移を把握することにより、運行費用の抑制策として、土日祝日や年末年始などのバスの運休の可否を検討し、事業評価を行った。

- 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。

コミュニティバスの実証運行については、アンケート調査の結果により、65歳以上の高齢者の利用割合が全体の約70%であり、利用目的についても、「通院」「買い物」の回答数が多くなっている。

よって、公共交通空白地における、交通弱者の病院、商業施設などへのアクセス向上という目標を達成するために適当な事業であると判断される。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

IV 自立性・持続性
1 事業の本格実施に向けての準備
<p>① 実施した事業を翌年度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>コミュニティバスの実証運行については、1人1回あたりの輸送コストが約1,500円であり、平成20年度中部運輸局管内の平均額722円(平成20年度)を大幅に上回る金額であるため、行政コストの抑制と運行を継続させる仕組みの確立が課題であると認識している。</p>
<p>② 実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。</p> <p>コミュニティバスの実証運行については、4月1日から12月31日までの間、36.4千人が利用し、公共交通空白地における、交通弱者の病院、商業施設などへのアクセス向上という目標を達成しているものの、1人1回あたりの輸送コストは中部運輸局管内の平均額を大幅に上回るものとなっている。</p> <p>そのため、毎月の利用者データから、ルートやダイヤの中で、利用者の少ない曜日や時間を抽出し、地元住民からの意見や要望なども集約しながら、土日祝日等の運休の可能性や、デマンドシステムなどの新たな交通システムの導入についても検討を行っている。</p>
2 事業の実施環境
<p>① 当該事業の翌年度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>平成22年度において、コミュニティバスの実証運行事業を実施するにあたっては、総合事業(計画事業)による国費のほか、伊勢市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、伊勢市の平成22年3月議会に平成22年度予算案を提出し、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翌年度実施する環境を整備しているか。</p> <p>平成21年度におけるコミュニティバスの実証運行においては、地域の代表者からなる地域の検討部会を開催し、その中でバスの利用状況などの報告を行い、バスの現状を知ってもらい、利用促進をお願いした。また、一部の地域においては、自治会内でバスを利用したイベントを企画し、自治会での自発的な利用促進も行われている。</p> <p>協賛金の拠出については、新たな協賛事業者の開拓(バス路線沿線の医院など)を行い、収入源の確保に努めた。今後については、企業だけでなく、個人からも協賛金の拠出が出来るよう、新たな仕組みを検討する必要がある。</p>
<p>③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。</p> <p>平成21年度におけるコミュニティバスの実証運行においては、5つの企業より、約270万円の広告協賛収入を予定しているが、協賛企業数については、年々減少傾向にある。そのため、引き続き企業への協賛依頼を求めていくほか、企業協賛だけでなく、個人協賛など、他の副次収入源の確保に向けた仕組みの構築が必要となってきている。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

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るか。

平成21年度の事業計画が第1回の法定協議会で決定され、また、法定協議会の協議事項は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、法定協議会の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休廃止等に関する事項と「伊勢地域公共交通会議設置要綱」にて規定されている。また、沿線地域の意見を反映させるため、沿線自治会の代表者で構成した検討部会を設置し、部会で検討した結果を、法定協議会での審議に反映させている。

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るか（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るか。）。

法定協議会の構成員には、市町村合併前の旧市町村の代表者が含まれているほか、沿線自治会の代表者で構成した検討部会を設置し、部会で検討した結果を、法定協議会での審議に反映させている。また、利用者アンケートや市民向けのアンケート調査を行い、集計した結果については協議会にて報告をし、審議を行っている。

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るか。

平成21年度の事業計画が第1回の法定協議会で決定され、それ以降の法定協議会においては評価項目に沿って各路線の評価を行い、「持続性のあるバスサービスの安定供給」を念頭におき、利用者の増加や運行経費の抑制を中心に、方策の検討を行った。また、第3回法定協議会においては、計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議されており、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た。

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るか。

法定協議会の設置要綱において、「会議は原則として公開とする」と規程されており、議事の傍聴は原則可能である。また、議事の要旨については、市のホームページにて公表を行っている。

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翌年度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。

法定協議会においては、評価項目に沿って各路線の評価を行い、地域の検討部会での意見や、アンケート調査の結果を踏まえた上で、利用者の増加や運行経費の抑制を中心に、方策の検討を行った。また、計画事業に係る自己評価報告案についても報告・審議された。その結果、輸送コストの抑制と運行を継続させる仕組みの確立が課題であるものの、高齢者を中心とする交通弱者への交通手段の確保が重要であり、利用者の利便性を低下させない範囲内でのルート・ダイヤを見直した上で、来年度についてもコミュニティバスの実証運行を実施することについて、関係者の合意形成が行われた。また、事業の実施については、法定協議会以外の者からの反対の声も無く、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。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

平成20年度・平成21年度 コミュニティバス実績比較

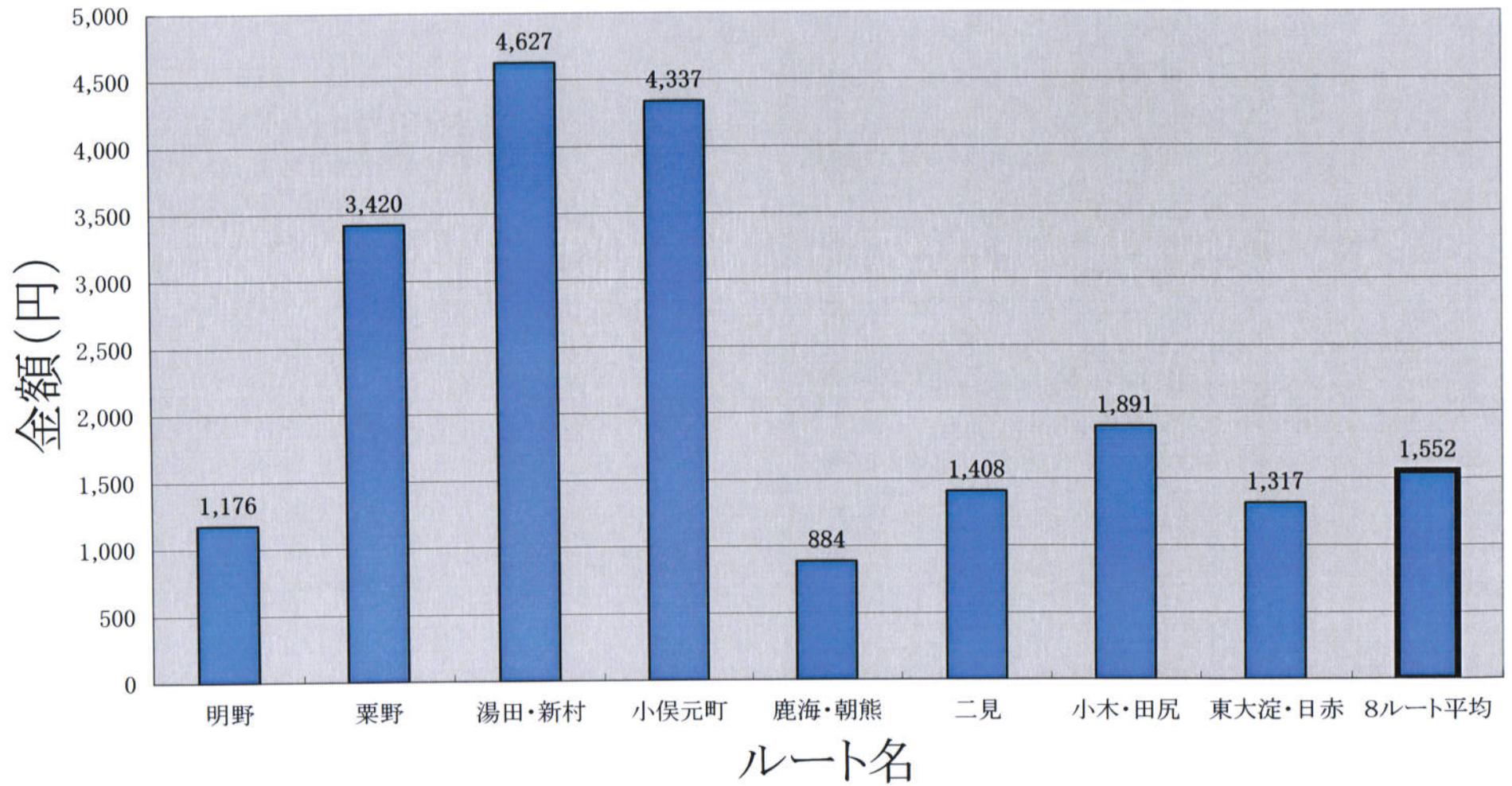
単位:人
()は昨年実績

ルート	実 績												年間実績計	
	4/1~4/30	5/1~5/31	6/1~6/30	7/1~7/31	8/1~8/31	9/1~9/30	10/1~10/31	11/1~11/30	12/1~12/31	1/1~1/31	2/1~2/28	3/1~3/31	4/1~3/31	
西部	明野	909	885	898	798	817	842	862	823	890			7,724	
	(H20実績)	(925)	(1,004)	(961)	(920)	(862)	(908)	(925)	(782)	(967)			(8,254)	
	前年比較	▲ 16	▲ 119	▲ 63	▲ 122	▲ 45	▲ 66	▲ 63	41	▲ 77	0	0	▲ 530	
	栗野	218	212	224	234	256	155	172	170	185			1,826	
	(H20実績)	(226)	(196)	(242)	(244)	(197)	(205)	(272)	(198)	(227)			(2,007)	
	前年比較	▲ 8	16	▲ 18	▲ 10	59	▲ 50	▲ 100	▲ 28	▲ 42	0	0	▲ 181	
	湯田・新村	127	148	150	122	153	146	151	199	184			1,380	
	(H20実績)	(101)	(108)	(123)	(133)	(129)	(156)	(164)	(138)	(114)			(1,166)	
	前年比較	26	40	27	▲ 11	24	▲ 10	▲ 13	61	70	0	0	0	214
	小俣元町	86	96	139	84	77	121	99	84	78			864	
	(H20実績)	(151)	(158)	(226)	(225)	(206)	(203)	(291)	(142)	(216)			(1,818)	
	前年比較	▲ 65	▲ 62	▲ 87	▲ 141	▲ 129	▲ 82	▲ 192	▲ 58	▲ 138	0	0	0	▲ 954
東大淀・日赤	789	788	833	848	873	766	823	833	808			7,361		
(H20実績)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0)	
前年比較	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,361	
東部	鹿海・朝熊	750	629	897	771	509	967	920	799	898			7,140	
	(H20実績)	(818)	(969)	(1,080)	(821)	(325)	(926)	(1,010)	(772)	(798)			(7,519)	
	前年比較	▲ 68	▲ 340	▲ 183	▲ 50	184	41	▲ 90	27	100	0	0	0	▲ 379
	二見	968	925	1,004	1,067	920	840	941	845	949			8,459	
	(H20実績)	(869)	(853)	(991)	(1,072)	(884)	(882)	(989)	(981)	(939)			(8,460)	
	前年比較	99	72	13	▲ 5	36	▲ 42	▲ 48	▲ 136	10	0	0	0	▲ 1
	小木・田尻	198	189	184	149	156	157	207	221	208			1,669	
	(H20実績)	(93)	(97)	(107)	(112)	(125)	(90)	(110)	(116)	(125)			(975)	
	前年比較	105	92	77	37	31	67	97	105	83	0	0	0	694
	合計	4,045	3,872	4,329	4,073	3,761	3,994	4,175	3,974	4,200	0	0	0	36,423
	(H20実績)	(3,183)	(3,385)	(3,730)	(3,527)	(2,728)	(3,370)	(3,761)	(3,129)	(3,386)	(0)	(0)	(0)	(30,199)
	前年比較	862	487	599	546	1,033	624	414	845	814	0	0	0	6,224

7ルートでの比較	73	▲ 301	▲ 234	▲ 302	160	▲ 142	▲ 409	12	6				▲ 1,137
----------	----	-------	-------	-------	-----	-------	-------	----	---	--	--	--	---------

※東大淀・日赤ルートを除いた合計

1人1回あたりの輸送コスト



平成21年度4月～12月の1日あたりの平均利用人数

