

## 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するとともに、調査事業における全戸アンケート調査、住民意見交換会の開催等により地域における公共交通の問題点・課題等を幅広く把握したうえで適切な事業を選び出した。また、実証運行等を行うなかで、留め置きアンケート調査、乗り込みによる聴き取り調査及び住民意見交換会等を通じ、課題等の評価・検証を行ったうえでルート・ダイヤ等を見直す等、地域の総意を得ながら事業を進めるとともに、当該事業を実施する環境の整備に向けて必要な検討を行った。

## 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。

総合連携計画において、コミュニティバスの実証運行及びそれに伴う事業及び既存公共交通改善のための事業(廃止代替策として、空港・朝日線の信州まつもと空港⇄上今井間を運行するとともに、一定期間における乗降調査を実施。)として位置づけている事業を実施した。

コミュニティバスの実証運行については、運行ルート及びダイヤを見直し、8月2日から4路線1日各15～24便の体制で2年目の実証運行を開始した。8月から12月までの利用者数は12,400人(昨年同月6,784人)、1便あたりの利用者数は1.32人(昨年同月0.83人)と見直し前に比べ利用者数は大幅に増加した。

既存公共交通改善のための事業については、4月1日から空港・朝日線の信州まつもと空港⇄上今井間を運行するとともに、一定期間における乗降調査を実施した。

また、併せて評価・検証事業に着手した。

### 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。

コミュニティバス実証運行については、総合連携計画において乗車人数等に一定の目標値を設け、評価・検証を行うこととしているが、計画のとおり、各便すべての停留所において乗降者数等を把握し、1便あたりの利用人数により評価・検証を行った結果、昨年に比べ1便あたりの利用人数は約1.6倍に増加しており、ルート及びダイヤの見直しや新たな利用促進策による効果が表れた。また、任意の1週間（運行休日を除く）において全便に調査員が乗り込んで、利用客全員に聴き取り調査を実施するとともに留め置きによる利用者実態調査を行い、設計に基づいた利用が行われているか等の評価・検証も併せて行った。また、地区内9か所においてそれぞれ計3回（6月、10月、2月（予定））住民意見交換会を開催し、利用者及び利用者以外からも広く意見を聴取し評価・検証を行った。

既存公共交通改善のための事業については、総合事業計画において利用状況調査を行い、平均乗車密度及び収支率で評価・検証することとしているが、計画のとおり、当該事業以外による効果・影響が認められないと思われる任意の1週間（運行休日を除く）において乗降調査を実施し評価・検証を行った結果、平均乗車密度及び収支率ともに目標値は達成した。

なお、コミュニティバス実証運行については、1便あたりの乗車人数で、既存公共交通の改善のための事業については、影響がない期間で事業評価を行っているため、分離して評価する必要は認められない。

- 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。

当該事業は、総合連携計画の目標である①中心部及び西部地域内及び周辺部への移動手段の確保、②既存の生活バス路線の廃止等に伴って発生する移動需要のある交通空白地帯の解消、③公共交通の必要性に対する理解や利用率の向上、に基づき実施している。コミュニティバス実証運行については、利用実態から高齢者等交通不便者の利用率が高く、また、中心市街地、西部地域内及び周辺部への、通勤・通学、買い物・通院での利用が確認されており、移動手段の確保、交通空白の解消、利用率の向上等の目標を達成するために適切な事業であると判断される。

既存公共交通改善のための事業については、利用実態からも当該路線が、買い物・通院、通勤・通学等により利用される重要な路線であると確認されており、生活バス路線の維持の目標を達成するために適切な事業であると判断される。

## IV 自立性・持続性

### 1 事業の本格実施に向けての準備

#### 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。

コミュニティバス実証運行については、当面の目標値として1便あたりの利用人数を2人と設定した。利用状況調査の結果、8～12月の1便あたりの利用者数は1.32人と、目標の2人を下回ったものの、前年比0.83人に比べ約1.6倍程度に増加した。これは、昨年の実証運行の結果を評価・検証しルート及びダイヤを見直すとともに、ポイントカード、回数券、フリー降車等の新たな利用促進策を行ったことで利用の定着化が図られてきた結果だと考えている。今後、目標達成のため一層の利用率向上と本格運行に向けて運行を継続させる仕組みを確立させることが必要だと考えており、乗降調査、アンケート調査及び住民意見交換会等の結果を分析し、本年度の実証運行の評価・検証を行った結果、利用の少ないバス停及びダイヤの存在、鉄道等との乗継改善、地域内におけるさらなる利用促進の必要性等、ルート及びダイヤの見直しに向けた問題点等を整理した。

既存公共交通改善のための事業については、目標値を平均乗車密度を3人、収支率を30%とした。利用状況調査の結果、空港・朝日線の対象区間の平均乗車密度は4.50人収支率は83.0%となり平均乗車密度、収支率ともに目標を上回った。生活バス路線維持に資する当該事業の性質上、地域需用の再調査と利用の促進に向けた取組みが課題と認識するとともに乗降調査等の結果に基づいた評価・検証を実施し、問題点の検証を行った。

#### 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。

コミュニティバス実証運行については、8～12月の1便あたりの利用者数はルート、ダイヤ等を見直した8月以降増加傾向で、1便あたりの利用者数も1.32人と当初目標人数の2人は下回っているものの、昨年同時期の0.83人比べ約1.6倍に増加するとともに、その後も徐々に増加しており定着化が図られつつあると考えている。利用実態からも高齢者等交通不便者の利用率が高く、移動手段の確保、交通空白の解消等、目標を達成するために適切な事業であり、一定程度の効果が現れているものとする。今後、評価・検証の結果を基に、利用の少ないバス停やダイヤの廃止を含めた見直し等効率化をすすめるとともに、鉄道等との接続改善等、利便性が向上するようなルートダイヤの見直しを行い、利用率の向上を図ることとしている。また、更なる利用促進を図るため、本年度に引き続き利用者インセンティブを与えるための事業を継続する他、地域内での利用促進の取組み支援等を実施し、目標値の達成に向けた事業を実施する予定である。

既存公共交通改善のための事業については、利用率及び収支率も高く、利用実態から交通不便者等の利用率が高く、地域住民の移動手段の確保のため不可欠な事業であるとする。なお、梓川線については、利用者数、収益の低迷により現行の運行方法による継続が困難であるため、7月末で運行を取りやめ、コミュニティバスによる代替手段に変更し効率化を図った。

### 2 事業の実施環境

#### 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。

平成23年度にコミュニティバス実証運行及び既存公共交通のための事業等を実施するにあたって、計画事業における国費のほか、松本市からの財政支出等によるということで関係者の合意が形成されており、松本市の平成23年2月議会に平成23年度予算案を提出することとしています。

#### 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。

コミュニティバスの利用例や電車との接続等をまとめた地域に応じた時刻表の作成や、公民館や福祉ひろばの活動としてコミュニティバスの乗車体験を行うなど、地域が自ら利用促進を行う取組みが積極的に行われた。また、移動需要の少ない地域において、住民自らが地域の足を確保しようとする取組みに対して、市として一定の補助を行う事業を今年度から実施した。来年度も、住民自らの取組みを引き続き充実するとともに、住民自らが地域の足を確保する取組みに対しては支援を行う予定である。

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。

ポイントカード事業を本年度から導入したが、交換できる特典については、沿線店舗等から時刻表に広告を掲載する代わりに無償で提供をいただくなど、地域として負担をしていく仕組みを開始した。本格運行に向けて、運行の効率化を図ると同時に、住民・地域の負担等を検討するなかで、最終的には、収支率30%を目標に持続可能なシステムの構築を図ることを目標としている。

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。

法定協議会の規約が第1回法定協議会で決定され、制定されている。法定協議会の審議事項は連携計画の策定及び変更の協議に関する事。連携計画の実施に係る連絡調整に関する事。連携計画に位置付けられた事業の実施に関する事。協議会が必要と認める事項と規定されている。また、必要に応じて各地区選出委員の他、関係する支所・出張所職員を交えた打合せ会議を開催している。

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松本市西部地域の各町会連合会を代表する者(12名)が含まれている。また、住民意見交換会を、年3回各地区ごと開催するとともに、関係支所・出張所職員と地域を代表する委員を含めた打合せ会議を適時開催し、幅広く、繰り返し、地域住民の利用需要を把握し反映させる仕組みが設けられている。

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。

第11回法定協議会(5月)において、コミュニティバス実証運行に関する、ルート及びダイヤ等の見直しに係る検討が行われ、これに基づき6月に住民意見交換会を開催し住民から見直し案に係る意見を直接聞いた。意見交換会での意見を反映し第12回法定協議会(6月)においてさらに検討を行い、8月に2年目の実証運行を開始した。第14回法定協議会(10月)及び第15回(12月)には利用状況を報告するなど、計画事業を実施するにあたって法定協議会を適切に開催した。

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。

法定協議会規約に基づき、会議は原則公開とされており、会議資料についても同様に開示されている。また、会議資料及び議事録はインターネットのHPにおいて開示している。

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。

計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめについては、法定協議会で協議を報告・審議したほか、地区選出委員及び関係する支所・出張所職員を交えた打合せ会議を開催した。また、各地区において開催している住民意見交換会等でも意見を聞く機会を設け、地域関係者の実質的な合意形成を図った。

コミュニティバス実証運行については、評価・検証の結果をもとに、効率化を図るとともに、利用実態に併せた利便性を向上させるなど、本格運行を見据えた見直しを行うこととした。既存公共交通改善のための事業については、一層の利用促進を図ることとした。また、法定協議会の構成員以外の者から反対の声もなく、連携計画に記載された目標を達成するための事業について合意形成されたと言える。

また、議会にも逐次実施状況等について報告し、合意形成を行っている。