

## 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、試行的に事業を実施するなかで、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により課題等の検証・修正を行い、利用料金、ルート、ダイヤの設定等、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(小型車両により、平成20年度において試験運行を実施したエリアを基本に実証運行を行うとともに実証運行に関わる評価・検証事業なども併せて実施。)及び既存公共交通改善のための事業を実施する事業(廃止代替策として、梓川線全線と空港・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。

コミュニティバスの実証運行については、8月3日から4路線1日各14～20便で運行を開始し、8月から12月までの間6,784人が利用した。

既存公共交通改善のための事業については、4月1日に梓川線全線と空港・朝日線の信州まつもとと空港⇄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・検討を行うこととしているが、計画のとおり毎月、各便すべての停留所における乗降者数を集計するとともに利用状況を把握し、1便あたりの利用人数により事業評価を行った。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事業評価を行った。

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、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事業評価を行った。

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されており、コミュニティバス実証運行については、アンケート、試験運行、住民意見交換会等、地域の実態を十分に調査・検討のうえ設定しており、利用実態からも交通弱者、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、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、利用状況調査の結果、8～12月の1便当たりの利用者数が0.83人であり、目標の2人を下回ったため、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の確立が課題であると認識するとともに、乗降調査、アンケート調査及び住民意見交換会等の結果に基づいた評価・検証を実施し、ルート及びダイヤ等の見直し等を含めた問題点の検証を行った。

既存公共交通改善のための事業については、目標の平均乗車密度を3人、収支率を30%とした。利用状況調査の結果、梓川線の平均乗車密度が0.88人、収支率10.6%、空港・朝日線の対象区間の平均乗車密度が3.68人収支率が32.0%であり、梓川線は、平均乗車密度、収支率ともに目標を下回ったが、空港・朝日線は平均乗車密度、収支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便当たりの利用者数が0.83人で当初目標人数の2人を下回っているが、利用実態からも交通弱者、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。また、地域が主体となった独自の取り組みが各地区で行われ始めており、今後の利用の促進につながると思われる。また、更なる利用促進を図るため、利用者インセンティブを与えるための事業、ルート及びダイヤの変更、バス停の位置の調整、回数券の導入、また、地域内での利用促進の取組み支援等を予定しており、目標値のクリアに向けた見直し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。また、一層の利用促進を図るため地域需用の再調査、利用促進に向けた取組み実施を検討している。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、現在の路線の運行を廃止し、コミュニティバスによる代替手段を検討する。

### 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22年度において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を実施するにあたっては、計画事業における国費のほか、松本市からの財政支出については平成22年2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いただくべく関係部課との調整の結果、合意が形成されている。

#### 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。

今年度、公民館活動等により住民自らが利用目的に応じた時刻表の作成等を行い利用促進を図った。来年度は住民自らの取組みを引き続き充実するとともに、公共交通維持・充実のための住民との協働事業(地区単位で住民協働によりバス停までの輸送等の実施等)の地区単位での実施を検討している。

#### 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。

コミュニティバス実証運行については、第8回協議会において計画事業によるコミュニティバスの実証運行終了後の運行について、商店、病院、地域利用者からの賛助金等も必要となる、との論議が行われた。

## 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、制定されており、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、必要に応じて分科会を設置できることとされている。

- 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(9名)が含まれている。また、住民意見交換会を、年3回各9地区で開催するとともに、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7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、路線、時刻表、運賃、バス停等について検討が行われ、これに基づき6月に住民意見交換会を開催。意見交換会での意見を反映し第8回法定協議会(7月)においてさらに検討を行い、8月に実証運行を開始。第9回法定協議会(10月)に利用状況を報告しアンケート調査等の実施について検討を実施。第10回法定協議会(1月)では、実施した事業に対する評価・検証の報告及び自己評価票についての審議を行った。これら取組みを通じ、計画事業を実施するにあたって法定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、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。

法定協議会において計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議され、コミュニティバス実証運行及び既存公共交通改善のための事業については、利用率向上が課題であるものの、ともに高齢者、通学者を中心とした交通不便者等の足の確保が重要であり、コミュニティバスについては、利用促進を図るべく事業を見直し、既存公共交通改善のための事業については、梓川線の廃止の代替としてコミュニティバスで対応するとともに、空港・朝日線については、地域需要を再調査し利用促進を図ることとした。また、これら事業の来年度の実施について関係者の合意形成が行われた一方、事業の実施等について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が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。