

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。

三次市地域公共交通会議（法定協議会）、さらには今年度計画事業実施地域において住民自治組織とのワーキング会議や運営を担う地域組織との検討会等、自家用有償旅客運送の是非を検討する「三次市有償運送運営協議会」を開催し、適切な事業内容を協議検討する過程を経て実施に至った。

また、地域組織の協力を求め民生委員・児童委員協議会での広報や高齢者に人気のある社協議会主宰の健康サロン等に参加し、それぞれの地域課題の抽出、地域の特性を考慮した上で、事業の導入・見直しの要否の検討、運行内容、料金の適正な設定等、様々な手段を講じて、事業の本格実施を念頭に、利用環境の整備に係る検討を随時行った。（別添：第2、3回三次市地域公共交通会議資料「抜粋」参照）

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。

三次市地域公共交通総合連携計画に掲げる、「地域内生活交通の再編」とし、市町村合併以来、地域内の移動手段を担ってきた「三次市民バス」を地域の実情に沿って効率化することを目的とし、路線定期運行型から区域運行（デマンド）型に運行態様の転換を実施した。

また、人口減少・高齢化が著しく進展する作木町域において、5年後、10年後を見越し地域自らが地域の輸送を担う「過疎地有償運送」を導入し、官民協働で交通空白地域を縮減する取組みを実施した。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」

平成17年の開設以来、年々、利用が減少していた三次市民バス甲奴町線を利便性の向上と効率性を目的に路線定期型から区域運行へ運行態様の転換（運行日数も各地域4便／週から2便／週に減）を行うため、住民自治組織役員会、民生委員・児童委員協議会や地域福祉サロン等、10回以上の説明会を開催しながら、制度変更の理解を求めた。

多くは、好意的に捉えていただき、平成23年12月19日から、実証運行を開始したが民生委員のネットワークによる呼びかけなど関係機関の協力から、大きな混乱はなくスムーズな移行が行えた。

数値的（利用者数）には、日が浅いため把握しきれていないが、運行事業者からの聞き取りによると、新規利用者が見られるなど、今現在は好調であると分析している。

「自家用有償旅客運送の導入」

タクシー事業者がいない作木町において、まちづくりや雇用を目的と掲げているNPO法人と連携し、輸送事業者に頼らない地域独自の新たな輸送サービスを導入し、調査事業で明らかになった通院や買物などの日常生活にかかる家族への輸送依存の解消を図った。

今年度の事業は、計画どおり導入できたが、「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」の実証運行開始日が事業者調整等で約2ヶ月延びたことと効率化を目的としたことから、運行曜日を縮減したことから地元商店街の特売日（水曜日）に運行が出来なくなった地域があるなど、課題も表れた。現在、商工会及びJAコープと特売日を増やしていただけるよう交渉中である。一方、「自家用有償旅客運送の導入」は、交通空白地域の解消、家族の負担軽減といった目標は達成されたが、利用者数が計画より下回っている状況もあり、現行の路線バス、JR線へのフィーダー輸送へ買物支援サービス輸送等を加えた取組みを行うように現在、NPO法人と検討中である。

（別添：第3回三次市地域公共交通会議議事録参照）

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。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」は、12月19日から実証運行を開始し、年末までの9日間の平均乗車人員は、路線定期型の1.59人／便から、2.9人／便に増加しているもののまだ検証できる具体的数値には至っていない。年度末までの利用者数の変化及びヒアリング等により、当実証運行の評価を行う予定である。

「自家用有償旅客運送の導入」は、交通空白地域の解消を目的として定め、地域住民の移動手段の確保及び家族の負担軽減をめざした。

実証運行途中であるが、今後の本格運行に向けて、3ヶ月間の利用者数の把握・分析及び運行主体のヒアリングで課題等の把握を行うとともに、2月には会員アンケートを行うこととしている。

(別添: 第3回三次市地域公共交通会議議事録参照)

- 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。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」は、1便当りの平均利用者は増加しているものの、日が浅いため事業転換後の評価内容は把握しきれていない状況ではあるが、運行事業者からの聞き取りによると、新規利用者が見られるなど、好評であると聞いている。

「自家用有償旅客運送の導入」は、12月までの1日平均利用者が2.3人と想定した6.0人よりも下回っている。しかしながら、NPO法人のヒアリングによると、自宅から市民バス路線までの距離が遠く、家族や近所をお願いしていた方々の利用があること、JR線からの乗り継ぎが見られることからフィーダー交通の役割を担えていることが分かった。

さらには、住民8人がこの輸送事業に参加したいと運転手講習会を受講され、新たにメンバーに加わっていただくなど、まちづくりの一環として捉えた場合、大きな目標が達成できたと感じている。

(別添: 第3回三次市地域公共交通会議議事録参照)

* 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

- 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。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」については、1便当りの平均利用者は増加傾向にあるため、計画どおり平成24年度4月以降に本格運行実施への移行を行う予定である。

ただし、利用者数は十分に多いとは言えないため、本格実施後も引き続き、利用者の聞き取り、地域や商業施設・運行事業者と連携などさらに利用促進に取り組むものとしている。

「自家用有償旅客運送の導入」については、運行事業者であるNPO法人の聞き取りを実施後、現状を把握するとともに会員登録者を対象としたアンケート等を2月中に実施、本格運行に向けての課題を把握する。

(別添: 第3回三次市地域公共交通会議議事録参照)

- 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。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」については、若干、1便当りの平均利用者は増加してはいるが、実証運行が隔々まで周知が行われていないと感じている。引き続き、関係団体と連携しながら利用促進の取り組みを行う。

「自家用有償旅客運送の導入」については、1日往路2便、復路4便といずれも路線バスやJR線のダイヤにあわせて運行しているが、利用者のほとんどが高齢であり、需用のある時間帯は集中している。

今後、実態にあわせてダイヤを縮小すること、また、聞き取りによって需用を確認した「日中の買物便」、高校生の帰宅に合わせた運行を開設するなど利用促進を実施する計画である。

(別添: 第3回三次市地域公共交通会議議事録参照)

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、財源の目処がたったか。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」は、「生活優先」を掲げる市政の大きな地域の輸送サービスである。引き続き財政的にも支援していくことが本市の実施計画においても確認がなされている。
「自家用有償旅客運送の導入」も、本市の実施計画で支援が確認されている。また、国の「地域公共交通確保維持改善事業」の支援を受けるため「生活交通ネットワーク計画」にも位置づけている。
三次市の財政支出で賄うべく平成24年度予算において所要の経費を計しており、平成24年3月定例議会にて審議されることになっている。
また、3月に作成する「生活交通アセスメント方針」に基づき、三次市民バス等の既存モードの一部見直し(減便や廃止)による本事業への財源担保も視野に入れている。

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。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」は、地域の住民自治組織である「甲奴町振興協議会連合会」や高齢者の見守りを担っている「甲奴地区民生委員・児童委員協議会」と検討・協議できる地域のワーキング会議を組織しており、引き続き、事業内容の点検を含めた利用促進策を展開できる下地は整備している。
「自家用有償旅客運送の導入」においてもNPO法人、地域代表、行政がメンバーである「作木町自家用有償旅客運送検討会議」、また、運行の実働部隊である「ボランティア運転手グループ」など組織し、地域に密着したシステムづくりを行う環境は整っている。

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。

「三次市民バス再編実証運行 ～甲奴町線デマンド転換～」は、利用者の応分負担として現行の100円から一年後には300円するため、住民説明会でも周知を図っており、今後、理解を求めていく。
「自家用有償旅客運送の導入」も本格運時には、会員の年会費徴収もNPO法人と検討しており、行政と地域相互の役割の確立をめざすこととしている。

* 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。

交通会議(法定協議会)の設置要綱が平成21年3月の第1回法定協議会で決定・制定されており、審議事項は、
「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」
「市運営有償運送の必要性及び利用者から収受する対価に関する事項」
「連携計画の策定及び変更の協議に関する事項」
「連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項」
「連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事項」
「交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項」
と規定しており、連携計画の策定後も実施事業に関して継続的に審議が行われる体制が整っている。
また、事業毎に幹事会や分科会、さらには地域でのワーキング会議、三次市有償運送運営協議会を組織し、随時開催できる仕組みを既に構築している。

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)。

交通会議(法定協議会)の構成員には、各ブロック(北部・中心部・南部)の住民代表、高齢者の視点から社会福祉協議会、地域の商店街の意見を反映するため、商工会議所・商工会のメンバーが含まれている。また、自家用有償旅客運送については、三次市有償運送運営協議会を組織している。地域においては、住民自治組織や民生・児童委員をメンバーとする地域検討会や運営主体のワーキング会議を開催して課題やニーズを把握した上で、計画事業の進め方を交通会議で審議・合意し、それぞれ実証運行を実施した。
さらには、実証運行中に利用者の声を反映するため、周知チラシには、「意見をお聞かせください」との記載しており、実際、JR線への結節要望により、ダイヤの一部修正を修正も実施した。

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23年度第1回交通会議(法定協議会)において、事業に関わる予算、実証運行計画に関して報告・審議され、それ以降の交通会議では、検討会・ワーキング会議による具体的な検討実施状況、その他計画事業の進捗状況が報告・審議されるなど、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。

交通会議(法定協議会)の設置要綱において、議事の傍聴は原則可能であること、議事録は市のホームページにおいて会議開催後、速やかに公表することが規定されており、当該規定に則って交通会議の議事が開示されている。また記者クラブを通じて、各マスコミに対しても事前に取材依頼を行うなど、会議の透明性の確保に努めている。(別添:第3回三次市地域公共交通会議議事録参照)

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。

平成23年度第3回交通会議(法定協議会)において、実証運行途中であるが利用状況及びヒアリング内容が報告・審議された。「三次市民バス再編実証運行～甲奴町線デマンド転換～」については、実証運行開始から日が浅いため、全体を把握しきれていないが、従前の路線定期型を休止している状況もあり、引き続き、関係団体と連携していくことで、次年度の本格実施に向けた合意形成が図られた。

また、「自家用有償旅客運送」は利用者が想定寄り下回っている状況はあるものの5年後、10年後のまちづくりを見越した地域交通であることから、引き続き、官民協働で交通空白地域の解消を目的に取り組む進めることで合意した。

さらに、今回の交通会議において、補助事業終了後も「地域交通アセスメント方針」に沿って、他地域の地域交通の見直しの方向性も確認し、順次再編していくことで関係者の合意形成を行うこととしている。

(別紙資料：第3回三次市地域公共交通会議議事録参照)

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。