

# 地域公共交通の活性化・再生の評価に関する検討調査

## 報告書

平成21年3月

国土交通省関東運輸局

## はじめに

地域公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、地域の活性化等の観点から、その活性化・再生は喫緊の課題である。このような状況を受け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一昨年10月に施行され、全国各地域において、地域公共交通の活性化・再生の取組みが促進されているところであるが、現在、このような地域公共交通の活性化・再生による地域の活性化・再生に関する評価については、評価の指標、手法等を含めた評価のあり方等、基本的考え方等が整備されていない。

本調査は、地域の活性化・再生に向けて、地域が主体的に地域公共交通の活性化・再生に、効率的かつ効果的に取り組むための環境整備を図るため、地域公共交通による地域の活性化・再生の評価のあり方について、大都市地域から中山間・過疎地域までの地理的条件、高度に多様なニーズのある首都圏を含み、多種多様なニーズのある社会的条件等を踏まえた効率的な検討を行うことが適切であることから、これら幅広い条件を備える関東地方を中心として、他地域との比較検証も含め調査し、検討・整理することを目的としている。

以上の背景と目的のもと、本調査においては、地域公共交通の活性化・再生のあり方を検討・整理し、市町村等の主体的な取組みに資する評価ガイダンスの策定を行った。

本報告書の作成にあたっては、喜多秀行 神戸大学大学院工学研究科教授を委員長とする委員会を設置し、学識経験者、国土交通省等の方々に委員としてご参加いただき、ご指導・ご協力をいただいた。

本報告書の発刊にあたり、ここに厚く感謝の意を表する次第である。

平成21年3月

国土交通省関東運輸局

# 地域公共交通の活性化・再生の評価に関する検討委員会

## 委 員 名 簿

(敬称略・順不同)

委員長	喜多	秀行	神戸大学大学院工学研究科教授
委員	上田	孝行	東京大学大学院工学系研究科教授
〃	竹内	傳史	岐阜大学地域科学部地域政策学科教授
〃	後藤	玲子	立命館大学大学院先端総合学術研究科教授
〃	谷本	圭志	鳥取大学工学部社会開発システム工学科准教授
〃	鈴木	文彦	交通ジャーナリスト・NPO法人日本バス文化保存振興委員会副理事長
〃	野俣	光孝	国土交通省総合政策局交通計画課長
〃	松本	勝利	国土交通省総合政策局交通計画課地域振興室長
	(城福	健陽)	
〃	瓦林	康人	国土交通省鉄道局財務課長
〃	松本	年弘	国土交通省大臣官房参事官
	(後藤	浩平	国土交通省自動車交通局総務課企画室長)
〃	重田	雅史	国土交通省海事局内航課長
	(田中	照久)	
〃	廣田	健久	国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長

( ) 内は上記前任者

事務局	野田	雅夫	財団法人運輸政策研究機構調査室次長
〃	和平	好弘	財団法人運輸政策研究機構調査室主任調査役

## 目次

1. 序.....	1
1. 1 背景と目的.....	1
1. 2 本報告書の全体構成.....	2
2. ガイダンス.....	3
2. 1 事後評価のガイダンスの目的、評価の流れ、評価項目.....	3
2. 2 調査事業に係る事後評価項目.....	6
2. 3 計画事業に係る事後評価項目 【初年度及び2年度目の事後評価項目】 ..	20
2. 4 計画事業に係る事後評価項目 【最終年度の事後評価項目】 ..	33
2. 5 評価指標について.....	43
3. あとがき.....	48

### 参考資料

- 参考資料 1 調査実施計画認定申請書
- 参考資料 2 総合事業計画認定申請書
- 参考資料 3 連携計画の例
- 参考資料 4 国土交通省中国運輸局 ComPASS アンケート票

# 1. 序

## 1. 1 背景と目的

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が 2007 年 10 月に施行され、全国各地域において地域公共交通の活性化・再生の取組みが進められている。現在、そうした地域（市町村等）の主体的取組みが、より効率的、効果的に進むような環境整備が求められている。

地域活性化・再生に向けた地域公共交通の活性化・再生は、一過性ではなく、長期的な目標を見据えつつ、着実に進めていくものである。そのため、市町村等の効率的・効果的な取組みのためには、いわゆる PDCA サイクルを着実にまわしていくことが重要である。

しかしながら、PDCA サイクルのうち、評価（C）については、評価の指標、手法等を含めた評価のあり方等、基本的考え方等が整備されていない。

以上の背景のもと、本調査においては、地域公共交通の活性化・再生の評価のあり方を検討・整理し、市町村等の主体的な取組みに資する評価のガイダンスの策定を行った。

本報告書は、その成果であるガイダンス及び、評価指標、実際にガイダンスを読んで評価を行った自治体からのヒアリング結果（抜粋）、あとがき、参考資料をまとめたものである。

## 1. 2 本報告書の全体構成

本報告書の全体構成は以下のとおりである。

2.において、ガイダンスの内容を示す。

3.において、あとがき、として実際にガイダンスを読んで評価を行った自治体からのヒアリング結果（抜粋）等を整理した。

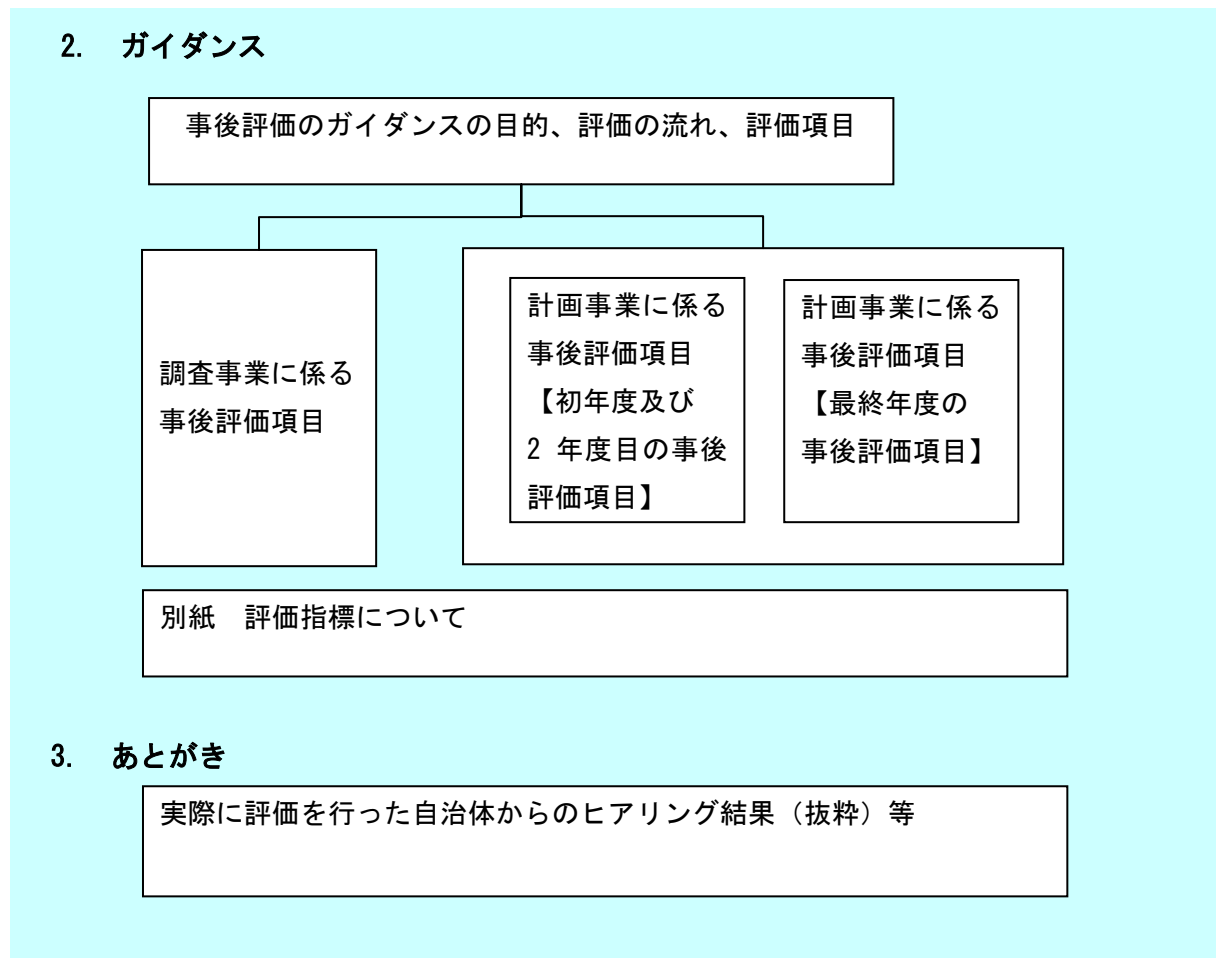


図 1.1 報告書の全体構成

## 2. ガイダンス

### 2. 1 事後評価のガイダンスの目的、評価の流れ、評価項目

#### (1) ガイダンスの目的

このガイダンスは、「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」に基づく事業（以下「調査事業」という）及び「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」に基づく事業（以下「計画事業」という）を実施する協議会が、これらの事業を自己評価するためのガイダンスである。

協議会が自ら実施した事業を事後的に評価し、地域公共交通の活性化・再生に必要な対策を講じていくことを通じて、地域公共交通の活性化・再生のための地域の主体的な取組みやさまざまな創意工夫がより良いものとなることを目的としている。

#### (2) 評価の考え方

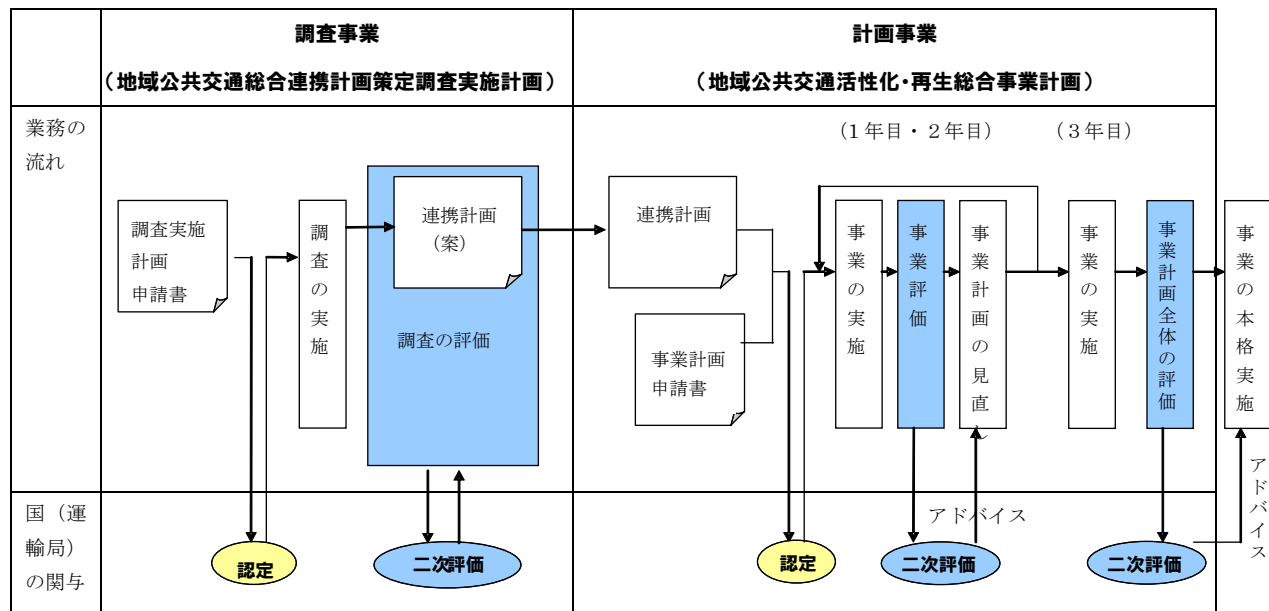
通常、「評価」と言うと、例えば学校において先生が生徒の成績をつけるように、他の主体によって自己の取組みが評価されることを想起する。しかしながら、地域公共交通の活性化・再生の取組みに関しては、地域において主体的かつ体系的に取組みを推進していくことが何よりも重要であることから、あくまで協議会による自己評価を行うことが望ましいと考えられる。自ら実施した事業を振り返り、課題を明らかにし、次のステップにつなげていくPDCAプロセスにおいて、どのような評価項目に基づいて自己評価することが望ましいかを本ガイダンスで示している。

### (3) 評価の流れ

調査事業及び計画事業を通じた業務の流れを図 2.1 に示す。

なお、自己評価の結果は、国（運輸局）に提出し、提出を受けた国（運輸局）は二次評価を実施し、協議会に対して必要なアドバイス等を行う。

図 2.1 連携計画・総合事業計画の流れと評価実施の位置づけ





#### (4) 評価項目と評価方法

調査事業及び計画事業の自己評価では、それぞれ下記のような大項目に基づくものとする。

##### ○調査事業に係る事後評価の大項目

I 総合評価
II 連携計画策定調査の総合性・整合性
III 自立性・持続性
IV 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

具体的な評価項目及びその考え方については 2. 2 を参照。

##### ○計画事業に係る事後評価の大項目

I 総合評価
II 計画事業の実施
III 具体的成果
IV 自立性・持続性
V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

具体的な評価項目及びその考え方については 2. 3 及び 2. 4 を参照。

自己評価を記入するフォーマットは 2.2～2.4 において評価項目の後に示した通りである。

このフォーマットによる自己評価書における記述に関しては、概要を記述した上で、法定協議会の会議の議事録、配布資料、実施アンケート票等参考となる資料を参照する方法によることも考えられ、その場合には参考となる資料を別途提出することになる。

なお、評価項目は 2.2～2.4 に掲げた項目に限定する趣旨ではないので、住民向けにわかりやすい評価を必要とする等の理由で、協議会自らが評価結果をランク化する基準を設け、評価結果を ABC 等とランクで記載することも可能である。

## 2. 2 調査事業に係る事後評価項目

### (1) 総合評価

全体として、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の連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

#### 【考え方】

「地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進」するためには、まず、地域の公共交通の問題点・課題を総合的に検討した上で、公共交通の活性化・再生に向けて目指すべき取組及び創意工夫を具体化し、地域関係者の実質的な合意形成を行う必要があるが、連携計画はそのための手段である。調査事業は、連携計画の策定に向けて必要な調査を行う事業であり、①調査内容について総合性や整合性が求められるほか、②地域として目指す取組及び創意工夫の具体化である事業については自立性・持続性が求められるところである。また、調査事業が地域関係者の合意形成プロセスであることに鑑みれば、③住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成が行われたかどうかについても検証する必要がある。このため、調査事業に係る事後評価においては、これらの点を評価する必要がある。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

**記載例** 法定協議会を適切に開催し、地域における公共交通の問題点・課題を幅広く把握した上で、地域公共交通に関する目標を適切に設定し、当該目標を達成するための事業を具体的に検討する等連携計画の策定に向けて必要な調査を行い、計画事業の実施に向け、地域関係者の実質的な合意形成を図った。

## (2) 連携計画策定調査の総合性・整合性

### 1) 調査の範囲

①当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。

#### 【考え方】

地域にはコミュニティバス・路線バス・タクシー・鉄軌道・旅客船等、さまざまな公共交通モード（交通機関）が存在している。ある交通モードの特定の路線における検討を行うだけでは、問題解決が実現しない場合が多く、他路線間や異交通モード間の路線ネットワーク・ダイヤ・運賃・乗継利便性等の見直しや交通事業者間の調整を行ってこそ、当該地域の公共交通全般の利用可能性が高まる。逆に、鉄道や路線バスが存在するにもかかわらず、それらの存在を無視してコミュニティバスについてのみの調査を行ったとすると、地域の公共交通について体系的な把握を行ったとは言えない。

このように、調査事業では、地域における公共交通の問題点・課題を、幅広く体系的にとらえて整理することが重要であり、評価書においても調査・検討した事項を記載する必要がある。なお、検討課題とすべきと考えられる問題点・課題について、今回の調査事業において調査・検討しなかった場合には、当該項目と調査・検討しないこととした理由も評価書や添付する参考書類から読み取れることが望ましい。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** ○○市の地域に存在するコミュニティバス、路線バス、鉄道の全区間を検討対象とした。なお、地域に存在するスクールバスについては、学校統合について現在検討中であることから、その議論を踏まえるため、今回の調査事業では検討の対象外とした。
- ・ **記載例** ○○市の各地区について、地勢、道路の整備状況、居住者年齢別分布、運転免許保有率、自家用車保有率、主要施設（医療機関、福祉施設、学校、公民館、大規模商業施設、観光施設等）の配置、隣接市町村と本市との間の通勤・通学の状況、公共交通サービスの状況等に係るデータ・資料を整理するとともに、公共交通サービスに対する要望等に係る住民アンケート調査やバスに係る利用実態調査を実施することにより、地域における公共交通の問題点や課題を幅広く把握した。（別添の○○市地域公共交通総合連携計画の素案を参照）

②当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

#### 【考え方】

公共交通の活性化はそれ自体が目的ではなく、地域が目指す将来の姿を実現するためのひとつの手段である。住民のモビリティ（移動可能性）確保に関連する問題点・課題を検討するに当たっては、地域が目指す将来の姿を取りまとめた都市計画、交通計画、医療計画、福祉計画、教育計画等も踏まえ、公共交通以外の各分野における問題点や課題と関係付けて整理することが重要であり、どのような視点からどのような問題点や課題を整理したのかを評価書や添付する参考書類から読み取れることが望ましい。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**都市機能の過度な分散により、中心市街地の衰退や除雪費用等都市機能を支えるコストの上昇といった問題点があることから、集約型都市構造（コンパクトシティ）への転換を意識して、公共交通のあり方を検討した。
  - ・ **記載例**病院の郊外移転先を検討するに際して、住民のアクセス利便性の向上を図るため、公共交通の導入を検討した。
  - ・ **記載例**福祉巡回車両のコスト負担が大きくなっており、公共交通による機能分担を検討した。
  - ・ **記載例**学校の統廃合により、学童の安全な通学手段の確保が必要となっており、スクールバスと公共交通の統合を検討した。
  - ・ **記載例**病院の移転、学校の統合、大規模商業施設の新規立地の状況を踏まえつつ、福祉バスやスクールバスも含め、公共交通の問題点・課題を整理している。（別添の〇〇市地域公共交通総合連携計画の素案を参照）
- ・ 下表のような整理により、地域の課題とそれらに対応する各分野の計画を記す方法も有効である。

課 題 \ 政 策	都市計画	交通計画	医療計画
・ 〇〇〇			
・ 〇〇〇			

2) 地域公共交通に関する目標の設定

①地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標（案）をできるだけ具体的に設定したか。

【考え方】

地域公共交通に関し、当該地域の実態に即した地域独自の目標（案）を設定することにより、地域が目指す将来の姿を実現するための道筋を示し、それに寄与する公共交通のあり方を明確化することが重要であり、評価書や添付する参考書類においてできるだけ目標が具体的に記載されることが必要である。的確な目標設定により地域住民や利用者の支持を得ることができれば、利害関係者（交通事業者、議会、マスコミ、行政組織内各部署等）との調整に当たっても筋の通った主張をすることができる。なお、地域の実態を踏まえ、どのような考え方に基きどのような目標を設定するのかを適切に整理し、調査事業の結果を踏まえて作成される連携計画が「地域公共交通のマスタープラン」と言えるものになるようにすることが望ましい。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**バスに係る利用実態調査を実施することにより、通勤・通学へのサービス対応率、バス利用者満足度、バス利用者数を把握した上で、今後〇年にわたっての毎年の目標値を地域公共交通に関する目標として設定している（別添の〇〇市地域公共交通総合連携計画の素案

を参照)が、これらの目標値は、隣接市町村と本市との間で通勤・通学に係る旅客流動が相当程度あるという点で適切な目標と言えるほか、それを達成したかどうか検証しやすいという特徴(具体性)を有している。(別添の〇〇市地域公共交通総合連携計画の素案を参照)

②上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

#### 【考え方】

前項で設定されている目標が、地域社会のニーズ、地域住民や利用者のニーズ、地域の上位計画等を踏まえていることにより、目標の正統性が高まり、関係者間に共有されやすくなるとともに、実現の可能性も高まる。また、地域が目指す姿が既存の計画等に明確に示されていない場合は、連携計画の中で地域の将来の具体的な姿とそれを実現するための公共交通の活性化・再生策が示されるべきであり、上記の目標が、住民ニーズや他の計画とどのような関連づけを行ったかという点が評価書や添付する参考書類から読み取れることが望ましい。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 都市マスタープランには域内の交通に係る目標や当該目標達成に向けたインフラの整備の計画内容が記載されているところ、今回の調査事業で設定した目標は、当該域内の交通に係る目標をさらに具体化するものであり、整合性がある目標であると考えられる。
- ・ **記載例** 人口動態分析・旅客流動分析や、地域の交通状況(サービスレベルや利用実態)の把握、住民や利用者へのアンケート・ヒアリング等を実施しており、そこから明らかになった社会的ニーズに応えるべく設定された目標である。
- ・ **記載例** 公共交通サービスに対する要望等に係る住民アンケート調査の結果や平成〇年に策定された中心市街地活性化基本計画の内容を踏まえ、地域公共交通に関する目標を設定している。(別添の住民アンケート調査及び中心市街地活性化基本計画を参照)

### 3) 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

①地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。

#### 【考え方】

前節の目標を達成するために、考え得る事業の中から適切な事業が選定されていなければ、目標は「絵に書いた餅」となってしまう。このことから、目標と事業の関係が合理的に説明されていることが重要であり、目標から複数の事業が選択できるような場合には、複数事業の中からどのような観点に基づき実施しようとする事業を選んだのかという理由も評価書や添付する参考書類から読み取れることが望ましい。なお、ここで言う事業(案)には、計画事業として国の認定申請をする予定の事業のみならず、連携計画に記載することになるすべての事業を含む。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 目標として設定した「バス再編」案に係る再編後路線が適切なものであるかどうかを当該路線の持続的維持という観点から検証するために実証運行事業を行う。事業内容として

は、実証運行期間中に、当初は利用者への周知・宣伝の観点から安値で設定する運賃を徐々に改定（値上げ）していき、実証運行期間終了後は補助金がなくても運営できるようにする。

- ・ **記載例**通勤・通学へのサービス対応率を向上させるため、朝・夕における路線バスの実証運行を取組事業の案として選定した。また、バス利用者満足度、バス利用者数の増加を図るため、バスと鉄道の接続改善を取組事業の案として選定した。（別添の〇〇市地域公共交通総合連携計画の素案を参照）

### (3) 自立性・持続性

#### 1) 事業の実施に向けての準備

①地域公共交通に関する目標（案）を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。

##### 【考え方】

前節で選定した事業（案）について、内容やスケジュールについてある程度検討がなされていることが必要である。その際、既存事例等も参考としながら、実現可能性の高い内容と、無理のないスケジュールを組んでいることが重要である。

##### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 地域公共交通に関する目標（案）を達成するための事業について、具体的内容とスケジュールを検討した（別紙〇の総合連携計画（案）を参照）。検討の結果、一部の事業については具体的なスケジュールを確定できなかったが、今後他の事業の進捗状況を踏まえつつ、再度検討を深めていく予定。
- ・ **記載例** 通勤・通学へのサービス対応率、バス利用者満足度、バス利用者数について地域公共交通に関する目標を定めているが、これらの目標を達成するため、朝・夕における路線バスの実証運行、バスと鉄道の接続改善、日中の時間帯における高齢者の通院需要、買い物需要等を踏まえたデマンドタクシーの実証運行を取組事業として選定しており、これらの取組事業についての具体的な内容やスケジュールを検討するため、法定協議会にワーキンググループを設置し、会議を〇回開催した。（別添の第〇回法定協議会の議事録及び第1回から第〇回までのWGの議事録を参照）

②事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。

##### 【考え方】

調査事業の終了時点において、連携計画策定後に実施する事業（案）について、効果・影響を把握する方法や評価基準・評価方法が、完全ではないとしても、一定程度は検討されていることが必要である。

##### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 評価基準を実証運行バス利用者数とし、運行委託事業者からの実績報告により把握することとした。なお、実証運行の実施においては〇月に利用者アンケート及び商店街アンケートを行うこととし、利用者の満足度や外出回数の変化、商店街の売り上げの変化等事業による効果・影響を全般的に把握することとする。
- ・ **記載例** 路線バスの実証運行及びデマンドタクシーの実証運行の双方について、実証運行の実施において毎月1回調査員による実態調査を行うことで事業による効果・影響を把握するとの関係者合意が第〇回WGにおいて形成された。また、路線バスの実証運行に係る具体的な達成目標（評価基準）は、実証運行の区間における平均乗車キロを〇人キロとするという形で定め、デマンドタクシーの実証運行に係る具体的な達成目標（評価基準）は一月あたりの

利用者数を〇人とするという形で定める予定であり、この具体的な達成目標と実態調査により把握されるデータである実証区間における平均乗車キロを比較することで事業の評価を行うことを考えている。(第〇回WGの議事録を参照)

③事業の実施主体が検討されたか。

【考え方】

連携計画策定後の事業実施主体について、あらかじめ検討されていることが重要である。自治体が運営するのか、あるいは民間交通事業者に対する支援を実施するのか。自治体運営の場合でも委託先として民間交通事業者を想定しているのか、地域住民組織を想定しているのかといったさまざまな検討事項があるが、どのような実施主体が想定されるかについては、できる限り具体的に検討を行っておくことが望ましい。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 実施主体の候補リストが存在することの記載。

**記載例**路線バスの実証運行及びデマンドタクシーの実証運行の実施主体については、市内における各交通事業者から意見等を聴取し、第〇回WGにおいて、事業の実施は株式会社〇〇バスとしたいとの提案が〇〇市から行われ、協議の上、関係者合意が形成された。(第〇回WGの議事録を参照)

## 2) 事業の実施環境

①実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。

【考え方】

地域公共交通活性化・再生総合事業では、国の補助金に加えて地域による負担が必要である。地域による負担では、負担の主体は自治体、交通事業者、地元企業、住民等のいずれでも良いが、その確保について検討がなされ、確保の目処がついていることが必要である。さらに、事業期間(3年間)終了後は国の補助金はなくなるため、その時点においても交通が持続されるような財源検討を行っておくことが重要である。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 行政内財政部署や議会における予算確保検討の経緯の提示。
- ・ 地域関係者による負担の見込みがあることの記載。

**記載例**平成21年度において路線バスの実証運行、バスと鉄道の接続改善及びデマンドタクシーの実証運行の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、〇〇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、〇〇市の平成21年2月議会に平成21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。(第〇回法定協議会の議事録を参照)



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事業の実施環境が整いつつあるか。

**【考え方】**

公共交通活性化のための精神面あるいは財政面での参画が、行政機関のみならず、地域関係者にも共有されていることが重要である。具体的には、地域関係者による自主的な利用促進の取り組みや、さまざまな財政支援の取り組みが検討されていることが望ましい。

**【評価書における記載例、具体的な対応例】**

- ・ **記載例**自治会、PTA、老人会等の地縁組織や地元企業、商工団体、学校等による交通機関の利用促進の取り組みが検討されている。
- ・ **記載例**上記各団体から協賛金や寄付金の拠出、交通機関の回数券等の購入といった具体的な財政支援策が検討されている。
- ・ **記載例**地元マスコミによる積極的な報道により、住民活動の機運が盛り上がり、支援組織が結成され持続的な取り組みが始まった。
- ・ **記載例**第〇回WGにおいて、総合事業（計画事業）による路線バスの実証運行の終了後に、自主運行バスが運行できるようにするためには、地域住民による協賛金の拠出も必要であるとの意見が出され、拠出金の額の議論や地域住民に対する協力を求める方法についての議論が行われた。（第〇回WGの議事録を参照）

#### (4) 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体制等

①協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

###### 【考え方】

協議会において、検討のP D C Aのサイクルを確実に回していくことが重要である。このため、協議会において何を審議するのか（審議事項）、どのように調査事業を進めるのか（スケジュール）、調査の実施状況として報告を受けるべき内容は何か（報告事項）等が明確になっている必要がある。また、連携計画の策定後も、継続的に協議会による審議が行われるように体制が組み立てられていることも重要である。

###### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 審議体制等を記した協議会資料の提出。

**記載例** 法定協議会の運営要領が第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、調査事業の進め方、調査事業の実施状況、調査事業に係る自己評価、連携計画の策定、計画事業の進め方、計画事業の実施状況、計画事業に係る自己評価、その他法定協議会において必要と認めた事項と規定されている。また、法定協議会で決定した場合には、法定協議会における審議をWGを設置し、WGにおいて行うことができるとされており、計画事業の進め方のイメージについては、WGを設置して審議している。（法定協議会及びWGの運営要領を参照）

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。）。

###### 【考え方】

協議会の議論の場に、住民のニーズや意見が反映されることが重要である。このため、協議会のメンバーに住民代表等が含まれること、あるいはアンケート調査やヒアリング調査により、住民や利用者の意向を把握することが協議会の運営要領に明記されていることが必要である。

###### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 各地区の自治会・区長等へのヒアリング、老人会へのヒアリング等を実施した。
- ・ **記載例** アンケートやヒアリング調査を行い、現在の利用状況のみならず、公共交通の潜在利用ニーズも把握した。
- ・ **記載例** シンポジウムや意見交換会を各地区で開催し、地域としての取組み方針についての住民との積極的な意見が交わされた。
- ・ **記載例** 法定協議会の構成員には〇〇市の連合自治会長が含まれているほか、調査事業の進め方を法定協議会で審議した上で、交通サービスに対する要望等に係る住民アンケート調査を実施し、調査結果について法定協議会で説明を行っており、住民の意見が調査事業に反映される仕組みが設けられている。（第1回及び第〇回の法定協議会の議事録を参照）

## 2) 協議会における審議

①調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。

### 【考え方】

協議会において、調査事業の実施内容や検討過程が十分に審議されていることが必要である。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 協議会の議事録の提出。

**記載例**第1回法定協議会においては法定協議会の審議事項も含む運営要領が決定され、それ以降の法定協議会においては調査事業の進め方、実施状況が報告・審議されたほか、第〇回法定協議会においては調査事業に係る自己評価報告案が報告・審議されており、調査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。なお、計画事業の進め方のイメージについては、WGを設置して〇回の審議を行っており、計画事業の円滑な導入に向けての検討も行われた。

②協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。

### 【考え方】

協議会の開催内容や策定する連携計画案の内容が適切に住民に公開されることにより、検討プロセスの正統性が高まり、また住民からのさまざまな意見や参画を喚起することができる。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 住民による協議会の傍聴が行われたことを示す内容の提示。
- ・ ホームページに公開された議事録の提示。
- ・ 策定された連携計画案に対するパブリックコメントを実施したことの提示。

**記載例**法定協議会の運営要領において、議事の傍聴は原則可能であること、議事録はインターネットのHP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、協議会の議事が開示されている。

## 3) 地域関係者の実質的な合意形成

①地域公共交通に関する目標（案）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いえるか。

### 【考え方】

調査事業完了時点で、実質的な合意形成がなされていることで、その後の連携計画の策定や、計画事業の実施を円滑に進めることができる。調査事業の実施にあたり、幅広く関係者（議会等も含む）を巻き込み、活発な議論を展開していくことが重要である。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**協議会へ議会関係者が出席した上、議会においても協議会での議題について議論して

もらった。

- ・ **記載例**利用者ニーズへの対応に当初交通事業者は難色を示したが、協議の末、実施に合意を得た。
- ・ **記載例**住民からの財政負担を実現するにあたり、地域の代表者が住民を説得し、負担に納得を得られた。
- ・ **記載例**法定協議会において調査事業の進め方、実施状況が報告・審議され、WGでは計画事業の進め方のイメージが審議されたが、計画事業の実施主体については法定協議会とする、計画事業の実施に必要な費用は国費のほか、〇〇市からの財政支出による、実証運行の実施においては調査員による実態調査を行う等について、関係者の合意形成が行われた一方、総合事業の実施について、法定協議会の構成員以外の者からの反対の声もなく、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。

<b>調査事業に係る事後評価記載様式</b>
------------------------

<b>I 総合評価</b>
---------------

全体として、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の実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。
---

<b>II 連携計画策定調査の総合性・整合性</b>
----------------------------

<b>1 調査の範囲</b>
----------------

① 当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。
-------------------------------------

② 当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。
--------------------------------------

<b>2 地域公共交通に関する目標の設定</b>
--------------------------

① 地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)をできるだけ具体的に設定したか。
--

② 上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。
-------------------------------------

<b>3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係</b>
--------------------------------

① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。 また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。
---

\* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

<b>Ⅲ 自立性・持続性</b>
<b>1 事業の実施に向けての準備</b>
① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。
② 事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。
③ 事業の実施主体が検討されたか。
<b>2 事業の実施環境</b>
① 実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。
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事業の実施環境が整いつつあるか。

\* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

<b>IV 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成</b>
<b>1 協議会における審議体制等</b>
① 協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。
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。）。
<b>2 協議会における審議</b>
① 調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。
② 協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。
<b>3 地域関係者の実質的な合意形成</b>
① 地域公共交通に関する目標(案)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いえるか。

\* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

## 2. 3 計画事業に係る事後評価項目 【初年度及び2年度目の事後評価項目】

### (1) 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。

#### 【考え方】

以下に示すさまざまな検討項目を網羅的に実施し、計画事業を適切に実施することで、当該事業を本格実施する環境整備の見通しを持てる必要がある。このため、計画事業の初年度の事後評価にあたり、必要な手続きを踏んで事業を適切に実施しているかどうかを総合的に評価する必要がある。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

**記載例** 法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化し、地域を活性化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、その問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、利用料金の適正な設定、協賛金の拠出等も含めた財源の検討等、当該事業を本格実施する環境の整備に向けて必要な検討を行った。



## (2) 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。

### 【考え方】

事業計画に位置づけられた事業を適切に実施する（実施できること）が、当該事業を本格実施する環境整備にあたっての第一歩となる。事業計画どおりに事業が実施できなかった場合でも、なぜ実施されなかったか、その要因を明らかとしていくことで、体制整備等の改善につなげていくことができる。

事業計画に位置づけられた事業を適切に実施できないようであれば、本格実施の実現には程遠いことになる。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 事業計画に位置づけられた事業を適切に実施した。
- ・ **記載例** バスの実証運行を行ったが、利用者数は予定を大幅に下回った。潜在的な利用ニーズはあるものの、バスのダイヤが利用しにくい時間に設定されていたのが原因と考えられる。
- ・ **記載例** 総合事業計画において、朝・夕における路線バスの実証運行、バスと鉄道の接続改善、日中の時間帯における高齢者の通院需要、買い物需要等を踏まえたデマンドタクシーの実証運行を地域として実施する事業として位置づけている。路線バスについては7月1日に1日4便の運行を開始し、7月初から12月末までの間〇.〇千人が利用した。デマンドタクシーについては10月1日に〇台の体制での運行を開始し、10月初から12月末までの間、〇.〇千人が利用した。バスと鉄道の接続改善については、〇〇バス側で〇便についてダイヤ変更が行われた。（別添の路線バスの実証運行及びデマンドタクシーの実証運行に係る法定協議会のプレス発表資料（〇月〇日及び〇月〇日）を参照。別添の〇〇バスのダイヤ変更に係るプレス発表資料（〇月〇日）を参照）
- ・ **記載例** デマンドタクシーの実証運行は、総合事業計画においては9月1日に開始することとされていたが、デマンドシステムの試験段階においてトラブルが生じたため、10月1日の開始に変更することが第〇回WGにおいて了承され、法定協議会としてプレス発表を行った。（別添の第〇回WGの議事録及び8月〇日付けのプレス発表資料を参照）
- ・ 事業のパンフレット等の添付。

### (3) 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。

#### 【考え方】

成果を確認し、それが目標とする水準と比べて乖離があるかどうか、乖離がある場合にはその要因は何か、さらに、その要因について改善方策は何かなどを検討していくことで、事業の本格実施に向けた環境整備が進んでいく。まず具体的成果を確認することが、そうした検討の第一歩となる。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**路線バスの実証運行については、総合事業計画において、路線バスの区間における平均乗車人キロを毎月1回調査員による実態調査によって把握し、月別の推移で事業評価を行うこととしているが、計画のとおり、実態調査を毎月実施し、7月から12月までの平均乗車人キロの推移により、事業評価を行った。デマンドタクシーの実証運行については、総合事業計画において、利用者数を毎日把握し、一月あたりの平均利用者数の月別の推移で事業評価を行うこととしているが、計画のとおり、利用者数を毎日把握し、10月から12月までの一月あたりの平均利用者数の推移により、事業評価を行った。なお、7月及び8月は高校の夏休み期間となっていることから、路線バスの実証運行の効果を判定するにあたっては、高校生を除いた平均乗車人キロの数値で推移をとらえることとした。(別添の第〇回WGの議事録を参照)

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。

#### 【考え方】

事業実施を通じて得られる成果が、地域公共交通に関する目標達成に貢献するものでなければ、事業内容自体が適切ではない可能性がある。

事業実施は手段であり、地域公共交通に関する目標達成が重要であることから、事業内容が適切でない場合には、きちんと総括をした上で必要な見直しを行うことが重要である。

なお、初年度の実施のみで成果が得られることが困難であることが明らかである場合には今後の見直しについて整理しておくことが重要である。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**住民アンケートにおいては、目標達成に資する事業である旨の回答が多く得られている。
- ・ **記載例**朝・夕における路線バスの実証運行について、実際に通勤客・通学客が利用することが確認された結果、通勤・通学へのサービス対応率の向上という目標を達成するために適切な事業であると判断される。また、デマンドタクシーの実証運行については、60歳以上の利用者が利用者全体の〇%となっており、乗車区間も自宅と病院の間である利用者が利用者

全体の○%、自宅と商店との間である利用者が利用者全体の○%となっており、日中時間帯における高齢者の通勤需要、買い物需要への対応による利用者数の増加という目標を達成するために適切な事業であると判断される。(別添の第○回WGの議事録を参照)

#### (4) 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。

###### 【考え方】

本格実施に向けた環境整備を自立的、持続的に進めていくにあたっては、まず問題点の把握を適切に行うことが重要である。

###### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** バス運行の実証実験を行ったが、運賃を安く設定したため、補助金なしでは運営赤字となってしまう。
- ・ **記載例** バスの本格実施において最低限必要な需要の喚起を目指しているが、まだ目標の利用者数には達していない。
- ・ **記載例** 路線バスの実証運行については、平均乗車人キロが〇人キロであるものの、収支率は〇%であり、収支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しており、問題点の検証を行ったものと考えている。デマンドタクシーの実証運行については、1日あたりの平均利用者は〇人となっているが、収支率は〇%であり、路線バスの実証運行と同様、収支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。なお、デマンドタクシーの実証運行の前後におけるタクシー会社の売上げを比較すると〇%の減少は見られるものの、タクシー会社からデマンドタクシーの実証運行の実施について疑問視をする声はないものと認識している。(別添の第〇回WGの議事録を参照)

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。

###### 【考え方】

本格実施に向けた環境整備を自立的、持続的に進めていくにあたっては、問題点の把握を踏まえた、計画等の見直しが重要である。また、何らかの理由で見直しをせず継続する場合はその理由を明確にする必要がある。

###### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** フィーダーバスを導入したところ、乗継が不便になったとの苦情が寄せられている。交通事業者と協議の上、ダイヤ見直しを行う予定である。
- ・ **記載例** 利用者数がかなり下回ったが、これは自然災害を原因とする道路の通行制限のためであり、道路が完全に復旧する来年度は、今年度の事業の継続で相当の利用者数の増が見込めると考えている。
- ・ **記載例** 路線バスの実証運行については、平均乗車人キロが〇人であり、実際に通勤客・通学客が利用することが確認された結果、通勤・通学へのサービス対応率の向上という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考えているが、より多

くの住民に利用してもらうため、路線バスの実証運行に係る路線を一部見直すことを予定している。(別添の第〇回WGの議事録を参照)

## 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、財源の目処がついたか。

### 【考え方】

地域公共交通活性化・再生総合事業では、国の補助金に加えて地域による負担が必要である。地域による負担では、負担の主体は自治体、交通事業者、地元企業、住民等のいずれでも良いが、その確保について検討がなされ、確保の目処がついていることが必要である。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 行政内財政部署や議会における予算確保検討の経緯の提示。
- ・ 地域関係者による負担の見込みがあることの提示。

**記載例**平成21年度において路線バスの実証運行及びデマンドタクシーの実証運行の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、〇〇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、〇〇市の平成21年2月議会に平成21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。(第〇回法定協議会の議事録を参照)

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。

### 【考え方】

公共交通活性化のための精神面あるいは財政面での参画が、行政機関のみならず、地域関係者にも共有されていることが重要である。具体的には、地域関係者による自主的な利用促進の取組みや、さまざまな財政支援の取組みが検討されていることが望ましい。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**自治会、PTA、老人会等の地縁組織や地元企業、商工団体、学校等による交通機関の利用促進の取組みが検討されている。
- ・ **記載例**上記各団体から協賛金や寄付金の拠出、交通機関の回数券等の購入といった具体的な財政支援策が検討されている。
- ・ **記載例**平成20年度における路線バスの実証運行に関しては、路線バスの沿線の自治会が沿線の商業施設に働きかけを行った結果、〇十万円の協賛金が法定協議会に拠出されることになった。この協賛金の拠出は、来年度の路線バスの実証運行に関しても求めていくことが、第〇回WGで確認された。(別添の第〇回WGの議事録を参照)

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。

【考え方】

補助金による事業の終了後、本格実施をするに当たっては、一定の需要が喚起されて単独の事業として成立することや、そうでない場合には、自治体負担や住民・地域負担も含めた補助スキームが確立されていること等が必要となる。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・収支見込の提示。

**記載例**第〇回WGにおいて、総合事業（計画事業）による路線バス及びデマンドタクシーの実証運行の終了後に、自主運行バス及びデマンドタクシーが運行できるようにするためには、地域住民による協賛金の拠出も必要であるとの意見が出され、拠出金の額の議論や地域住民に対する協力を求める方法についての議論が行われた。（第〇回WGの議事録を参照）

## (5) 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。

### 【考え方】

協議会において、検討のP D C Aのサイクルを確実に回していくことが重要である。このため、協議会において計画事業に関して何を審議したのか（審議事項）、どのように計画事業を進めたのか（スケジュール）、計画事業の実施状況として報告を受けた内容は何か（報告事項）等が明確になっている必要がある。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・協議会における資料の提出。

**記載例** 法定協議会の運営要領が第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、調査事業の進め方、調査事業の実施状況、調査事業に係る自己評価、連携計画の策定、計画事業の進め方、計画事業の実施状況、計画事業に係る自己評価、その他法定協議会において必要と認めた事項と規定されている。また、法定協議会で決定した場合には、法定協議会における審議をWGを設置し、WGにおいて行うことができるとされており、計画事業の進め方の及び実施状況については、WGを設置して審議している。（法定協議会及びWGの運営要領を参照）

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。）

### 【考え方】

協議会の議論の場に、住民のニーズや意見が反映されることが重要である。このため、協議会のメンバーに住民代表等が含まれること、あるいはアンケート調査やヒアリング調査により、住民や利用者の意向を把握することが協議会の運営要領に明記されていることが必要である。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 各地区の住民代表を協議会メンバーに含み、事業の成果について意見を聞いた。
- ・ **記載例** アンケートやヒアリング調査で利用者の満足度を調査した。
- ・ **記載例** 法定協議会の構成員には〇〇市の連合自治会長が含まれているほか、計画事業の進め方を法定協議会で審議した上で、朝・夕における路線バスの実証運行、バスと鉄道の接続改善、日中の時間帯における高齢者の通院需要、買い物需要等を踏まえたデマンドタクシーの実証運行を実施するとともに、その実施結果については前月の状況を毎月法定協議会で説明を行って質問や意見を受け付けており、住民の意見が計画事業に反映される仕組みが設けられている。（第1回及び第〇回の法定協議会の議事録を参照）

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。

【考え方】

計画事業を実施するに当たり、事業の目的やスケジュール、成果等について審議、報告されていることが必要である。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 協議会の議事録の提出。

**記載例**第1回法定協議会においては法定協議会の審議事項も含む運営要領が確認され、それ以降の法定協議会においては計画事業の進め方、実施した計画事業の結果が報告・審議されたほか、第〇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法定協議会が適切に開催された。なお、計画事業の進め方のイメージ、実施した計画事業の月毎の結果及び自己評価報告の素案については、WGを設置して〇回の審議を行った。

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。

【考え方】

協議会の開催内容や計画事業の内容が適切に住民に公開されることにより、検討プロセスの正統性が高まり、また住民からのさまざまな意見や参画を喚起することができる。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 住民による協議会の傍聴が行われたことを示す内容の提示。
- ・ ホームページに公開された議事録の提示。

**記載例**法定協議会の運営要領において、議事の傍聴は原則可能であること、議事録はインターネットのHP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、協議会の議事が開示されている。

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。

【考え方】

翌年度以降の実施について、実質的な合意形成がなされていることで、その後の実施を円滑に進めることができる。そのため、計画事業の実施に幅広く関係者（議会等も含む）を巻き込んでいくことが重要である。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**協議会へ議会関係者が出席した上、議会においても協議会での議題について議論してもらった。
- ・ **記載例**利用者ニーズへの対応に当初交通事業者は難色を示したが、協議の末、実施された。
- ・ **記載例**住民からの財政負担を実現するにあたり、地域の代表者が住民を説得し、負担に納得



を得られた。

- ・ **記載例** 法定協議会において計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめ及び自己評価報告案が報告・審議され、WGでは計画事業の進め方のイメージ、実施した計画事業の月毎の結果及び自己評価報告の素案が審議されたが、路線バス及びデマンドタクシーの実証運行については双方とも収支率向上が課題であるものの、高齢者を中心とする交通弱者の足の確保が重要であり、利用者により抵抗感を感じさせない範囲内で利用料金を見直した上で、来年度もこれら2つ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一方、総合事業の実施について、法定協議会の構成員以外の者からの反対の声もなく、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。

<b>計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)</b>
----------------------------------

<b>I 総合評価</b>
---------------

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。
--

<b>II 計画事業の実施</b>
-------------------

- |   |
|---|
| 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。 |
|---|

<b>III 具体的成果</b>
------------------

- |  |
|--|
| 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。 |
|--|

- |  |
|--|
| 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。 |
|--|

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

<b>IV 自立性・持続性</b>
<b>1 事業の本格実施に向けての準備</b>
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。
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。
<b>2 事業の実施環境</b>
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。
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。
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。

\* 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。
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。）。
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。
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。
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。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

## 2. 4 計画事業に係る事後評価項目 【最終年度の事後評価項目】

### (1) 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したか。

#### 【考え方】

計画事業の実施目的は、事業の本格実施に向けたさまざまな課題を抽出し、それらを改善した上で本格事業の実施に結びつけ、地域の公共交通を活性化・再生し、ひいては地域を活性化させることにある。このため、計画事業の最終年度においては、本格実施に向けた環境整備がなされているかどうかを総合的に評価する必要がある。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

**記載例** 法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化し、地域を活性化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、その問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、利用料金の適正な設定、協賛金の拠出等も含めた財源の検討等を行い、当該事業を本格実施する環境の整備を行った。

## (2) 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。

### 【考え方】

事業計画に位置づけられた事業を適切に実施する（実施できること）が、当該事業を本格実施する環境整備にあたっての第一歩となる。事業計画に位置づけられた事業を適切に実施できないようであれば、本格実施の実現には程遠いことになる。

事業計画どおりに事業が実施できなかった場合でも、なぜ実施されなかったか、その要因を明らかとしていくことで、体制整備等の改善につなげていくことができる。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 事業のパンフレット等の添付。

**記載例** 総合事業計画において、朝・夕における路線バスの実証運行、バスと鉄道の接続改善、日中の時間帯における高齢者の通院需要、買い物需要等を踏まえたデマンドタクシーの実証運行を地域として実施する事業として位置づけている。路線バスについては平成〇年7月1日に1日4便の運行を開始し、同年度中は〇.〇千人、昨年度は〇.〇千人、今年度は12月末までの間に〇.〇千人が利用した。なお、今年度に路線バスの実証運行を行うに当たっては、昨年度と一部異なる路線で実証運行を行ったが、両年度の4月から12月までの間の利用者数を比較すると今年度は約〇〇%増となり、路線を変更したことにより、潜在的な利用が掘り起こされた形となった。デマンドタクシーについては平成〇年10月1日に〇台の体制での運行を開始し、同年度は〇.〇千人、昨年度は〇.〇千人が利用し、今年度は〇台の体制での運行に変更したところ、12月末までの間に〇.〇千人が利用した。バスと鉄道の接続改善については、平成〇年に〇〇バス側で〇便についてダイヤ変更が行われた。（別添の路線バスの実証運行及びデマンドタクシーの実証運行に係る法定協議会のプレス発表資料（〇月〇日及び〇月〇日）を参照。別添の〇〇バスのダイヤ変更に係るプレス発表資料（〇月〇日）を参照。

- ・ **記載例** バスの実証運行について、一定期間、予定の便数を確保できなかったが、これは予期せぬ車両故障のためである。
- ・ **記載例** 事業は事業計画どおりに、路線バスの実証運行とデマンドタクシーの実証運行の双方が実施された。なお、路線バスの実証運行については、上述のとおり、昨年度の利用者数が見込み数を下回る数値だったため、今年度は一部路線を変更して実証運行を実施することとなった。また、デマンドタクシーの実証運行は、昨年度の利用者数が見込み数を下回る数値だったため、台数を1台減らした体制で今年度は実施することとなった。（別添の第〇回WGの議事録及び8月〇日付けのプレス発表資料を参照）

### (3) 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。

#### 【考え方】

成果を確認し、それが目標とする水準と比べて乖離があるかどうか、乖離がある場合にはその要因は何か、さらに、その要因について改善方策は何かなどを検討していくことで、事業の本格実施に向けた環境整備が進んでいく。まず具体的成果を確認することが、そうした検討の第一歩となる。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

**記載例**路線バスの実証運行については、総合事業計画において、路線バスの区間における平均乗車人キロを毎月1回調査員による実態調査によって把握し、月別の推移で事業評価を行うこととしているが、計画どおり、実態調査を毎月実施し、4月から12月までの平均乗車人キロの推移により、事業評価を行った。デマンドタクシーの実証運行については、総合事業計画において、利用者数を毎日把握し、一月あたりの平均利用者数の月別の推移で事業評価を行うこととしているが、計画どおり、利用者数を毎日把握し、4月から12月までの一月あたりの平均利用者数の推移により、事業評価を行った。なお、7月及び8月は高校の夏休み期間となっていることから、路線バスの実証運行の効果を判定するにあたっては、高校生を除いた平均乗車人キロの数値で推移をとらえることとした。(別添の第〇回WGの議事録を参照)

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。

#### 【考え方】

事業実施を通じて得られる成果が、地域公共交通に関する目標達成に貢献するものでなければ、事業内容自体が適切ではない可能性がある。

事業実施は手段であり、地域公共交通に関する目標達成が重要であることから、事業内容が適切でない場合には、必要な見直しを行うことが重要である。

#### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例**住民アンケートにおいては、目標達成に資する事業である旨の回答が多く得られている。
- ・ **記載例**朝・夕における路線バスの実証運行について、実際に通勤客・通学客が利用することが確認された結果、通勤・通学へのサービス対応率の向上という目標を達成するために適切な事業であると判断される。また、デマンドタクシーの実証運行については、60歳以上の利用者が利用者全体の〇%となっており、乗車区間も自宅と病院の間である利用者が利用者全体の〇%、自宅と商店との間である利用者が利用者全体の〇%となっており、日中時間帯における高齢者の通勤需要、買い物需要への対応による利用者数の増加という目標を達成するために適切な事業であると判断される。(別添の第〇回WGの議事録を参照)

#### (4) 自立性・持続性

##### 1) 事業の本格実施に向けての準備

①実施した事業を本格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。

###### 【考え方】

本格実施に向けた環境整備を自立的、持続的に進めていくにあたっては、まず問題点の把握を適切に行うことが重要である。

###### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** バスの本格実施において最低限必要な需要の喚起を目指し、ほぼ目標の利用者数に達したが、運行の持続性を確保するためには、利用者数を安定させる必要があり、そのための不断のダイヤやルートの見直しが必要である。
- ・ **記載例** 路線バスの実証運行については、平均乗車人キロが〇人キロであるものの、収支率は〇%であり、本格運行に向け、収支率向上と運行を継続させるための協賛金の確保が課題であると認識しており、問題点の検証を行ったものと考えている。デマンドタクシーの実証運行については、1日あたりの平均利用者は〇人となっているが、収支率は〇%であり、路線バスの実証運行と同様、収支率向上と運行を継続させるための年会費（利用に当たっては、事前に登録を行い、年会費を支払って会員になることが必要）の確保が課題である。なお、デマンドタクシーの実証運行の前後におけるタクシー会社の売上げを比較すると〇%の減少が見られるものの、タクシー会社からデマンドタクシーの実証運行の実施について疑問視する声はないものと認識している。（別添の第〇回WGの議事録を参照）

##### 2) 事業の実施環境

①当該事業の本格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。

###### 【考え方】

地域公共交通活性化・再生総合事業では、国の補助金に加えて地域による負担が必要である。地域による負担では、負担の主体は自治体、交通事業者、地元企業、住民等のいずれでも良いが、その確保について検討がなされ、確保の目処がついていることが必要である。

###### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 行政内財政部署や議会における予算確保検討の経緯の提示。
- ・ 地域関係者による負担の見込みがあることの提示。  
**記載例** 来年度において、路線バスの本格運行を実施するに当たっては、利用料金のほか、地域住民や路線沿いの商業施設等からの協賛金を財源とするということで関係者の合意が得られており、現在、法定協議会において、協賛金の拠出を対象者に呼びかけているところである。また、来年度において、デマンドタクシーの本格運行を実施するに当たっては、利用料金のほか、登録者による年会費を財源とするということで関係者の合意が得られている。なお、利用料金及び拠出された協賛金若しくは年会費によっても費用が賄えない場合には、市が赤字部分を補填することで、来年度に本格運行を行う路線バス及びデマンドタクシーに係



る事業者を決定することについても関係者の合意が得られているが、赤字補填に係る必要予算は、〇〇市の平成〇年の〇月議会に補正予算案を提出し、市議会において審議してもらう予定である。(第〇回及び第〇回の法定協議会の議事録を参照)

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本格実施する環境を整備したか。

**【考え方】**

公共交通活性化のための精神面あるいは財政面での参画が、行政機関のみならず、地域関係者にも共有されていることが重要である。具体的には、地域関係者による自主的な利用促進の取り組みや、さまざまな財政支援の取り組みが検討されていることが望ましい。

**【評価書における記載例、具体的な対応例】**

- ・ **記載例**自治会、PTA、老人会等の地縁組織や地元企業、商工団体、学校等による交通機関の利用促進の取り組みが定例化されている。
- ・ **記載例**上記各団体から協賛金や寄付金の拠出、交通機関の回数券等の購入といった具体的な財政支援策の実施が予定されている。
- ・ **記載例**今年度における路線バスの実証運行に関しては、路線バスの沿線の自治会が沿線の商業施設等に働きかけを行った結果、〇十万元の協賛金が法定協議会に拠出されることになったが、その際、来年度以降の本格運行を支えるための来年度以降の協賛金の拠出についても要請を行ったところ。来年度の本格運行に当たっては、国費による支援はないため、自治会としても自治会費に上乘せする形で地域住民からの拠出金の拠出を行うことで関係者の合意が形成されている。デマンドタクシーについては、今年度の実証運行に関しては、登録した利用者から年会費の徴収は行っていないが、来年度の本格運行に当たっては、国費による支援はないため、登録した利用者から年会費の徴収について説明を行い、引き続き登録を希望する利用者からは年会費を徴収していくことで関係者の合意が形成されている。(第〇回の法定協議会の議事録を参照)

## (5) 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たか。

### 【考え方】

協議会において、検討のP D C Aのサイクルを確実に回していくことが重要である。このため、協議会において何を審議するのか（審議事項）、どのように計画事業を進めるのか（スケジュール）、調査の実施状況として報告を受けるべき内容は何か（報告事項）等が明確になっている必要がある。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・協議会における資料の提出。

**記載例** 法定協議会の運営要領が第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、調査事業の進め方、調査事業の実施状況、調査事業に係る自己評価、連携計画の策定、計画事業の進め方、計画事業の実施状況、計画事業に係る自己評価、その他法定協議会において必要と認めた事項と規定されていたところであるが、第〇回法定協議会において、来年度における路線バス及びデマンドタクシーの本格運行決定についての方針が了承され、本格運行事業の進め方、本格運行事業の実施状況についても、法定協議会の審議事項に追加されたところである。また、法定協議会で決定した場合には、法定協議会における審議をWGを設置し、WGにおいて行うことができることとされており、計画事業の進め方及び実施状況については、WGを設置して審議している。（法定協議会及びWGの運営要領を参照）

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たか（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たか。）。

### 【考え方】

協議会の議論の場に、住民のニーズや意見が反映されることが重要である。このため、協議会のメンバーに住民代表が含まれること、あるいはアンケート調査やヒアリング調査により、住民や利用者の意向を把握することが協議会の運営要領に明記されていることが必要である。

### 【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 各地区の住民代表を協議会メンバーに含んでいる。
- ・ **記載例** 各地区の自治会・区長等へのヒアリング、老人会へのヒアリング等を実施した。
- ・ **記載例** アンケートやヒアリング調査では、現在の利用状況のみならず、公共交通の潜在利用ニーズも把握した。
- ・ **記載例** 法定協議会の運営要領において、「連合自治会長」及び「住民の中から公募により選出されたもの」が法定協議会の構成員として規定されている。また、法定協議会の審議事項が上述のように明確に定められているほか、地域住民が希望する場合には、法定協議会にあらかじめ登録することを条件とした上で、重要議題の審議の際の会議への出席や会議での発言

等が認められることとなっており、住民の意見が計画事業に反映される仕組みが設けられている。(運営要領及び第〇回の法定協議会の議事録を参照)

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たか。

【考え方】

計画事業の成果等について、協議会において報告、審議され、課題の抽出や今後の対応策の検討がなされていることが必要である。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 協議会の議事録の提出。

**記載例** 法定協議会においては、計画事業の進め方、実施した計画事業の結果、実施した計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議され、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。なお、第〇回法定協議会においては来年度も事業の本格実施についても報告・了承された。

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たか。

【考え方】

協議会の開催内容や策定する連携計画案の内容が適切に住民に公開されることにより、検討プロセスの正統性が高まり、また住民からのさまざまな意見や参画を喚起することができる。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ 住民による協議会の傍聴が行われたことを示す内容の提示。
- ・ ホームページに公開された議事録の提示。

**記載例** 法定協議会の運営要領において、議事の傍聴は原則可能であること、議事録はインターネットのHP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、協議会の議事が開示されている。

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本格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。

【考え方】

計画事業完了時点で、実質的な合意形成がなされていることで、その後の本格実施を円滑に進めることができる。

本格実施にあたり、幅広く関係者（議会等も含む）を巻き込んでいくことが重要である。

【評価書における記載例、具体的な対応例】

- ・ **記載例** 議会において、財源も含め当面の正式運行について合意がなされた。
- ・ **記載例** 交通事業者と運行に関する契約を締結する予定である。

- ・ **記載例** コミュニティバスの運行に当たり、既存のバス事業者とのダイヤおよび運行調整について合意がなされ、実施予定である。
- ・ **記載例** 住民組織により、利用促進の取組や財政負担についての計画が策定されている。
- ・ **記載例** 法定協議会において計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめ及び自己評価報告案が報告・審議され、WGでは計画事業の進め方のイメージ、実施した計画事業の月毎の結果及び自己評価報告の素案が審議された。また、これらの審議を踏まえ、これら2つの実証運行については、来年度は国費による支援なしで本格運行を実施する提案が行われ、本格運行の実施について関係者の合意形成が行われた。一方、来年度の本格運行の実施について、法定協議会の構成員以外の者からの反対の声もなく、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と言える。

<b>計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)</b>
------------------------------

<b>I 総合評価</b>
---------------

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したか。
---

<b>II 計画事業の実施</b>
-------------------

- |   |
|---|
| 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。 |
|---|

<b>III 具体的成果</b>
------------------

- |  |
|--|
| 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。 |
|--|

- |  |
|--|
| 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。 |
|--|

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

<b>IV 自立性・持続性</b>
<b>1 事業の本格実施に向けての準備</b>
① 実施した事業を本格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。
<b>2 事業の実施環境</b>
① 当該事業の本格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。
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本格実施する環境を整備したか。

<b>V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成</b>
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たか。
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たか（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たか。）。
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たか。
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たか。
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本格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。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

## 2. 5 評価指標について

### (1) 指標の位置づけ、使い方

計画事業の内容は、地域公共交通の状況に応じて異なることから、これを評価するための具体的な評価指標やその水準については、法定協議会において、当該地域が定めることになる。

評価指標は、法定協議会において、調査事業の段階で以後実施することとなる計画事業の内容にしたがって定められるべきものであり、また、計画事業の事後評価の際、それを用いて計画事業が検証されることが求められる。このことから、調査事業に係る事後評価項目（Ⅲ 自立性・持続性 1）事業の実施に向けての準備）、計画事業に係る事後評価項目（Ⅲ 具体的成果）においても「評価指標」が位置づけられており、「評価指標を検討したかどうか」、「評価指標を用いて事業の実施状況を検証したかどうか」をチェックすることになっている。

なお、事業計画認定申請書には、「評価事項」を記載する欄が設けられており、この欄に、申請の対象となる計画事業の内容に係る評価指標を記載することになる。

### (2) ガイダンスの位置づけ

本ガイダンスは、法定協議会が、連携計画の策定にあたって大よそ決定する際、あるいは、事業計画の策定にあたり指標を設定する際に、参考となるように、どのような場合にどのような指標が推奨されるか、その指標の計測方法、データの入手方法について例示するものである。

### (3) 指標の要件

計画事業における評価指標については、地域公共交通総合連携計画で定められた中長期的な目標に向けて計画事業中の3ヵ年で達成する必要がある内容のうち、計画事業を適切に実施されているか、事業自体が適切なものであるのか、利用者ニーズに合致しているかを検証可能な指標である必要がある。この指標のもとで、目標値を設定し、実証運行等における実績値と比較し、その要因を分析することにより、本格事業につなげていくうえでの課題の抽出や解決策の検討につなげることが可能となる。

なお、上記の検証作業を行うにあたっては、計画事業中の年度ごとに計測可能な指標である必要がある。（ただし、効果の発現には時間がかかり、計画事業中には実績として把握できない場合があることには留意が必要である。）

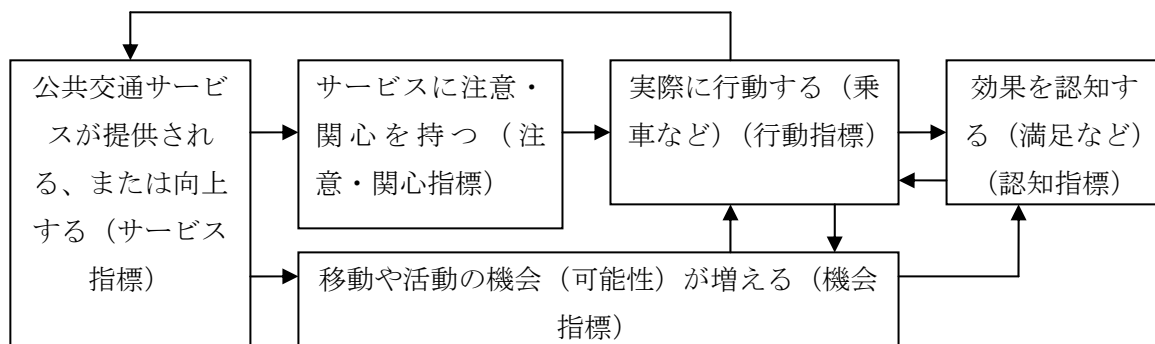
#### (4) 指標例

利用者からみた、地域公共交通・活性化再生に関する主要な指標として、上記(3)の要件に合致するものとしては、以下の5種類が考えられる。

- 1) 認知指標
- 2) 行動指標
- 3) 注意・関心指標
- 4) 機会指標
- 5) サービス指標

これは、下図のような流れを考慮している。すなわち、公共交通サービスが提供されたり、サービスが向上して、人々が当該サービスに関心を持ち、あるいは移動や活動の機会（可能性）が増えて実際の行動につながり、満足などの効果を認知する。さらに、満足は再度の乗車を促し、頻繁な乗車は公共交通サービスの持続的な提供につながるだろうし、移動や活動の機会を一層増やすことになるだろう。

評価にあたって重要な点は、このような指標で示されることがらの関係性を認識することである。





以下各指標の例を示す。

### 1) 認知指標

指標	計測方法
・ ニーズ充足度、サービス満足度	・ 実証運行バス等の利用者を対象としたアンケートもしくは集落ごとの区長等にヒアリング、アンケート（あるいは市民モニターアンケートなどを活用）により把握する。

※ サービス満足度、生活満足度を把握するためのアンケートの方法については、中国運輸局『ComPASS』に示された例（参考資料を参照）も一つの方法である。

### 2) 行動指標

指標	計測方法	
①利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証運行バス等の1ヶ月あたりの利用者数（人）</li> <li>・ 実証運行区間における平均乗車密度（人キロ/km）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行委託事業者からの実績報告により把握する。</li> <li>・ 実証運行の実施において、調査員による実態調査により把握する。</li> </ul>
②個人に関する指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1人当たり平均外出回数</li> <li>・ やむを得ず自家用車を利用していた人の公共交通への転換</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証運行バスの利用者を対象としたアンケートもしくは集落ごとの区長等にヒアリング、アンケート（あるいは市民モニターアンケートなどを活用）により把握する。</li> </ul>
③目的地に関する指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入込客数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店街の店舗でのアンケート調査や調査員による入込客数調査により把握する。</li> </ul>

※ 利用者数の月別推移をみるにあたっては、通常想定される季節変動に留意する必要がある。例えば、夏休み期間中は、高校生等の利用がないことによる変動があることを考慮し、高校生を除いた数値で推移をとらえることなどが考えられる。

※ 上記の指標をみるにあたっては、その他の要因の影響にも留意する必要がある。

### 3) 注意・関心指標

利用者数が指標となっている場合で、かつ、サービスの認識度の向上が利用者数に影響することが明らかとなっている場合、利用者数の先行指標として、注意・関心指標を評価指標として設定することが考えられる。

指標	計測方法
<ul style="list-style-type: none"> <li>サービスの認識者数(例:自宅近くのバス停) (割合や率で測定してもよい。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集落ごとの区長等にヒアリング、アンケート(あるいは市民モニターアンケートなどを活用)により把握する。</li> </ul>

※ 特に、デマンド型交通では、住民にサービスの存在が知られていることがより重要であり、認知指標を用いて、住民アンケートにより、「当該サービスがどのくらい知られているか」を把握することが有効である。

### 4) 機会指標

集落別の指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>ある時間帯に〇〇まで往復できる便の組合せの数</li> <li>最大可能滞在時間</li> <li>〇分以内で到達できる範囲・目的地の数 (所定の時間ではなく、料金、1回の乗継回数などもありうる)</li> <li>〇分以内で交流可能な人口</li> </ul>
活動別の指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>ある時間帯に当該目的地に往復できる集落(人々)の数</li> <li>ある目的地に〇分以内で到達できる範囲・集落(人々)の数</li> </ul>
属性別の指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者・障害者・子供などの属性別の活動時間</li> <li>高齢者・障害者・子供に対する自家用車での送迎が解消され、業務や余暇の時間が生み出される世帯数</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停から徒歩〇分圏内の人数 (所定の時間ではなく、距離もありうる)</li> <li>バス停から徒歩〇分圏内の目的地の数</li> </ul>

※ 「数」や「量」は割合や率で測定してもよい。

※ 最大可能滞在時間については、目的に応じた時間の設定(例:商業施設への運行ダイヤは標準的な買物の時間に合わせる)をすることも重要である。

※ 活動の目的地としては、地域の判断として、適切な目的地の選択(例:病院、学校、介護施設、温泉施設、役所、公民館、図書館、美術館等)をすることが重要である。

## 5) サービス指標

- ・ 運行本数（例：最低限の本数，朝夕ピーク時の本数）
- ・ 料金
- ・ 運行時間帯
- ・ 路線数
- ・ 路線延長
- ・ 公共交通カバー集落の数、公共交通による人口カバー率
- ・ 運行速度
- ・ 早発・遅延

※ 「数」や「量」は割合や率で測定してもよい。

※ 本数の目標設定に当たって、例えば集落の居住者属性に応じた運行本数を考慮（例：高齢者のみの集落では病院まで必ず1日1往復設定。高齢者と学童のいる集落では学童が放課後病院に行くことを想定して朝夕に1往復ずつ設定）するといった、利用者の活動機会や満足度にリンクさせて目標設定することが大事である。

### 3. あとがき

2. のガイダンスで実際に評価を行った自治体からヒアリングを行った結果、以下のような意見が見られた。

- ・ ガイダンスを読むことにより、調査事業、計画事業それぞれで何を検討する必要があるのか理解が深まった。特に、調査事業においては目標値の設定の具体化、計画事業においては、収支や運行財源を意識する必要があることをガイダンスを読むことで認識した。
- ・ 今回は事業実施の後半になってガイダンスを読むことになったが、来年度以降は、当初段階からガイダンスの内容が分かっているので、より意義のある実証実験等の実施が可能となるのではないかと。
- ・ 担当者のみならず、調査事業や計画事業を進める際の関係者全般にガイダンスを読んでもらうことにより、調査事業、計画事業の意義や、実施にあたっての留意点について共通理解が深まり、より意義のある事業実施が可能となった。

以上からはおおむね本ガイダンスは実用性の高いものであると考えられる。

地域公共交通活性化・再生の取り組みを評価する上では、公共交通サービスの有無やサービスの内容の差異が議論となる場合がある。「多くの利用者が、どこに住んでいてもほぼ同じ水準の移動の利便性を享受できること」は地域交通における究極の目標とも考えられるが、現実には、地理的条件・利用者の属性等から生じる費用の相違については、住民を含め関係者の参画と議論を通じて、各地域において判断されるべきものである。

このような観点からは、以下のような示唆が得られる。

- ・ 公共交通の実態調査を通じて、地域における公共交通サービスの状況やサービスの内容の差異を把握し、住民を含め関係者で情報を共有すること。
- ・ 自家用車での移動が可能な人とそうでない人の違いを意識し、移動困難な人に対する公共交通サービスをどこまで提供するかを意識すること。
- ・ 各集落における公共交通の現況を比較するなどにより、自動車の保有の有無や、地理的条件でどのような差異があるか、また生じるかについて適切に分析・評価すること。
- ・ 法定協議会の場合等を活用して、地理的条件や利用者属性により公共交通の利用しやすさがどうなっているか適宜把握するとともに、利用者からの満足・不満などの意見を拾い上げ、利用の形態や負担とのバランスを考慮し、維持可能な仕組みを作ること。
- ・ 住民参加の方法として、費用負担のみならず、移動サポートなど直接的な労働提供も考えられるため、それを円滑に進めるために、例えば有償ボランティアの組織化（訓練・研修を含む）等の検討をすること。