

■飛島公共交通バス（名港線）の事業評価シート

(1) 地域の状況

- 実験以前は、三重交通 飛島蟹江線とナゴヤ シップサービスの飛島バスの別の事業者により、それぞれ運行されていた。
- 2つの路線（近鉄蟹江駅・名古屋港）の双方向接続が求められていた。
- 個別に行政負担を行っており、合理的かつ効率的な事業スキームとする必要があった。

(2) 事業目的(事業理念)

『事業の統合化』

- 蟹江線と飛島バスの事業の統合化
- 事業の継続性確保のため、飛島村による事業経費負担の軽減、運賃収入割合の向上を目指す。
- ルートやダイヤの改変、新規設定のバス停位置等に対する評価等、利用者の満足度の向上を図る。

(5) 事業方法

- 実験として運行
- 事業方法：委託運行（三重交通）
- 財源：欠損金行政投入
- 法定協議会で事業評価を行う
- モニタリング手法
 - ・収支率：交通事業者による乗降客数・運賃収入の計測
 - ・満足度：利用者に対するアンケート調査（調査員による車内配布・郵送等回収）

(7) 評価の実施

○収支率 12月末現在 40.27% (45.83%)

○満足度

運行頻度	50.0%	(29.7%)
ルート	50.0%	(28.2%)
バス停位置	76.3%	(62.5%)
バス停施設	39.9%	(40.6%)
定時性	60.1%	(59.4%)
ダイヤ設定	27.1%	(18.8%)
鉄道接続	63.5%	(54.7%)
運転手対応	82.3%	(82.9%)
車内快適性	83.0%	(81.3%)
運賃設定	38.1%	(26.6%)
総合平均	56.9%	(48.5%)

※（ ）はH21実績

(8) 改善すべき点

- 収支率からの課題 収支率の低下。
- 満足度からの課題 バス停施設の満足度微減。

○前年は計画事業初年度で4月当初の販売額に大きな差があるため、運賃の改定は行わない。広告収入など、運賃以外の収入についても検討する。

○雨除けや街路灯など必要な場合は、整備に向けて関係機関との検討を実施する。

(3) 評価に必要な指標

指標 1

- 運行経費に占める運賃収入割合（収支率）

指標 2

- 利用者満足度

(6) インプット等

- 事業費：182,356千円
- 車両台数：9台
- 運行本数（平日）
 - 名港線：26本
 - 蟹江線：43本

(4) 達成目標 (アウトカム)

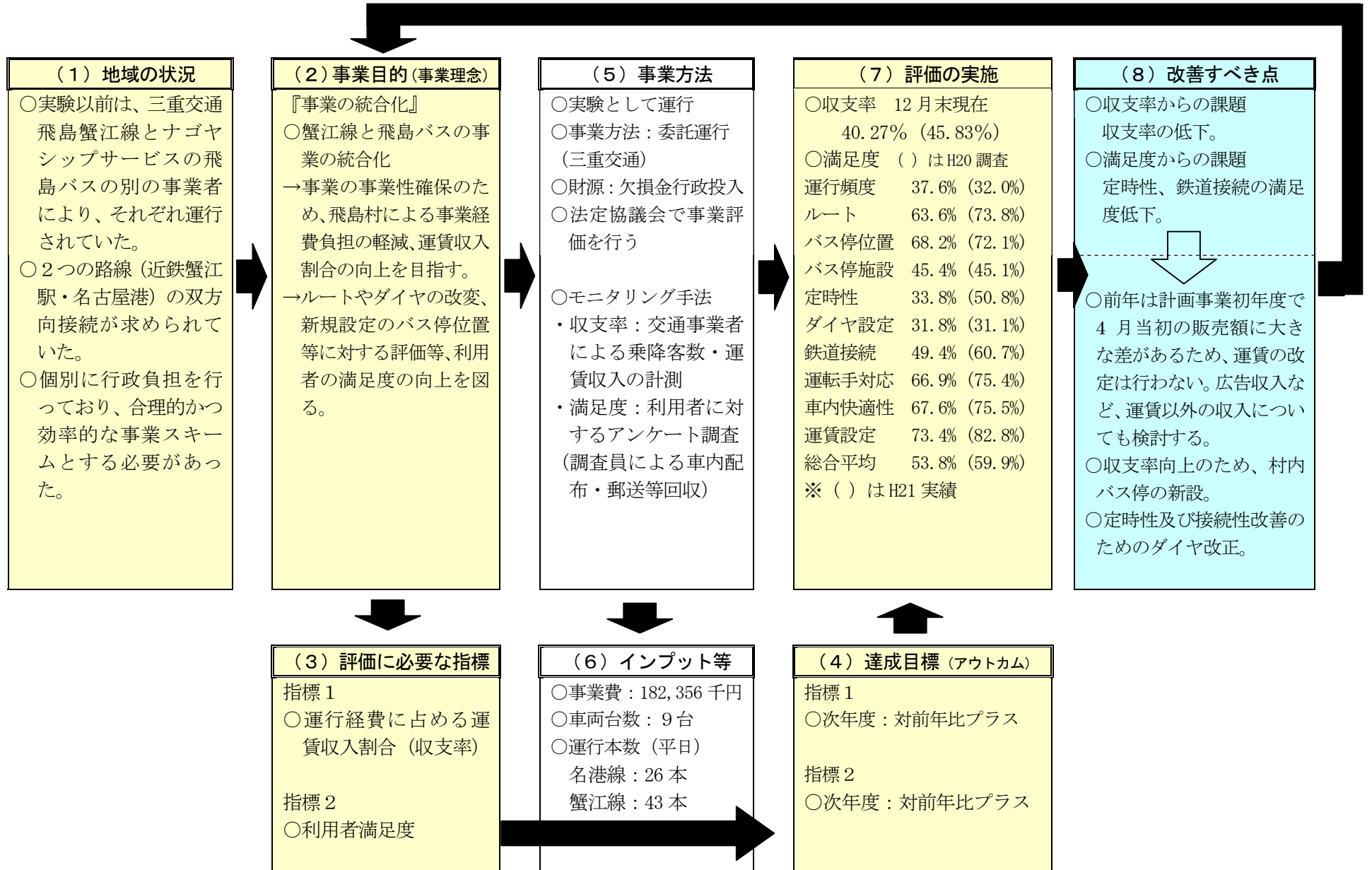
指標 1

- 次年度：対前年比プラス

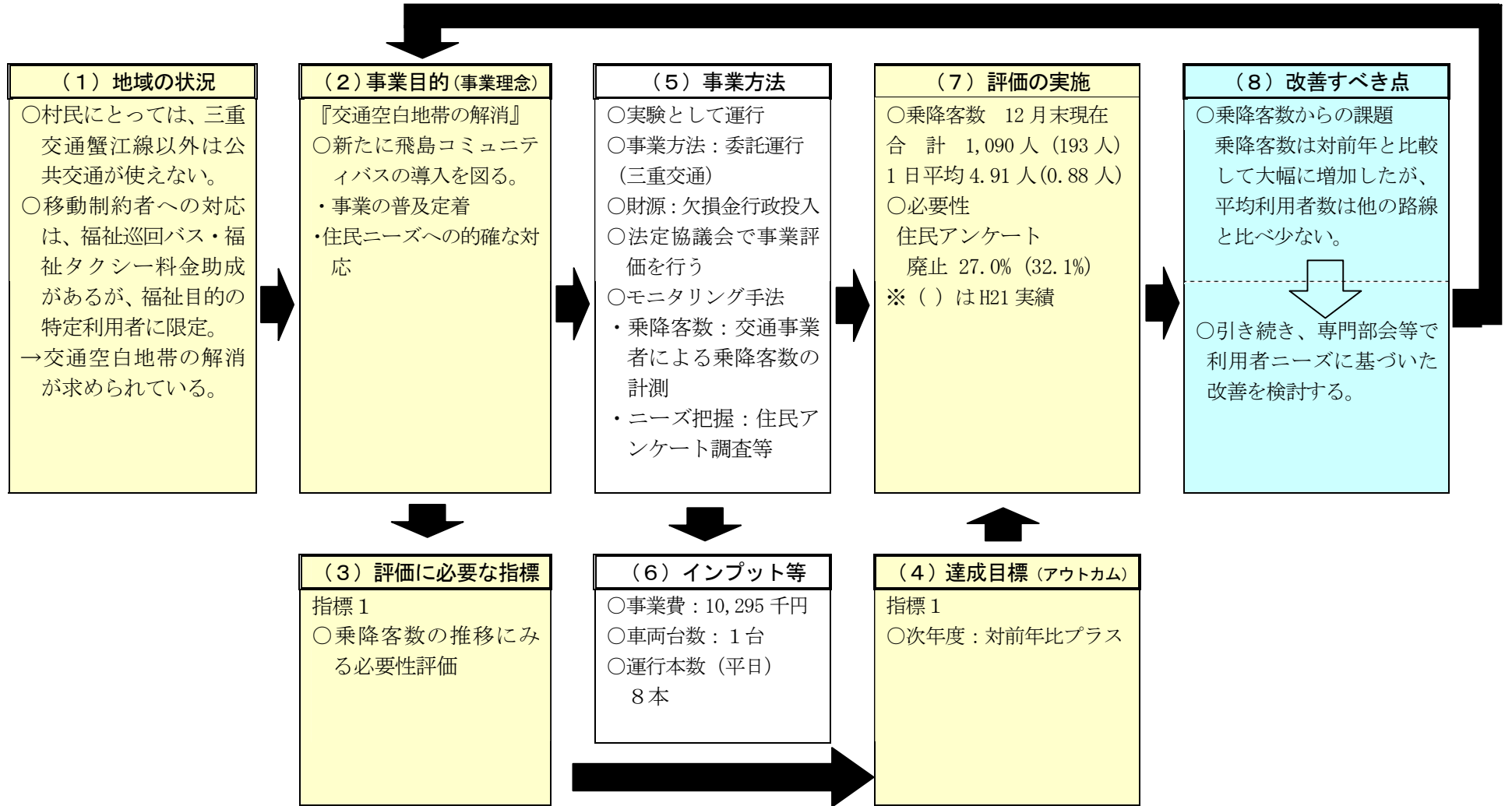
指標 2

- 次年度：対前年比プラス

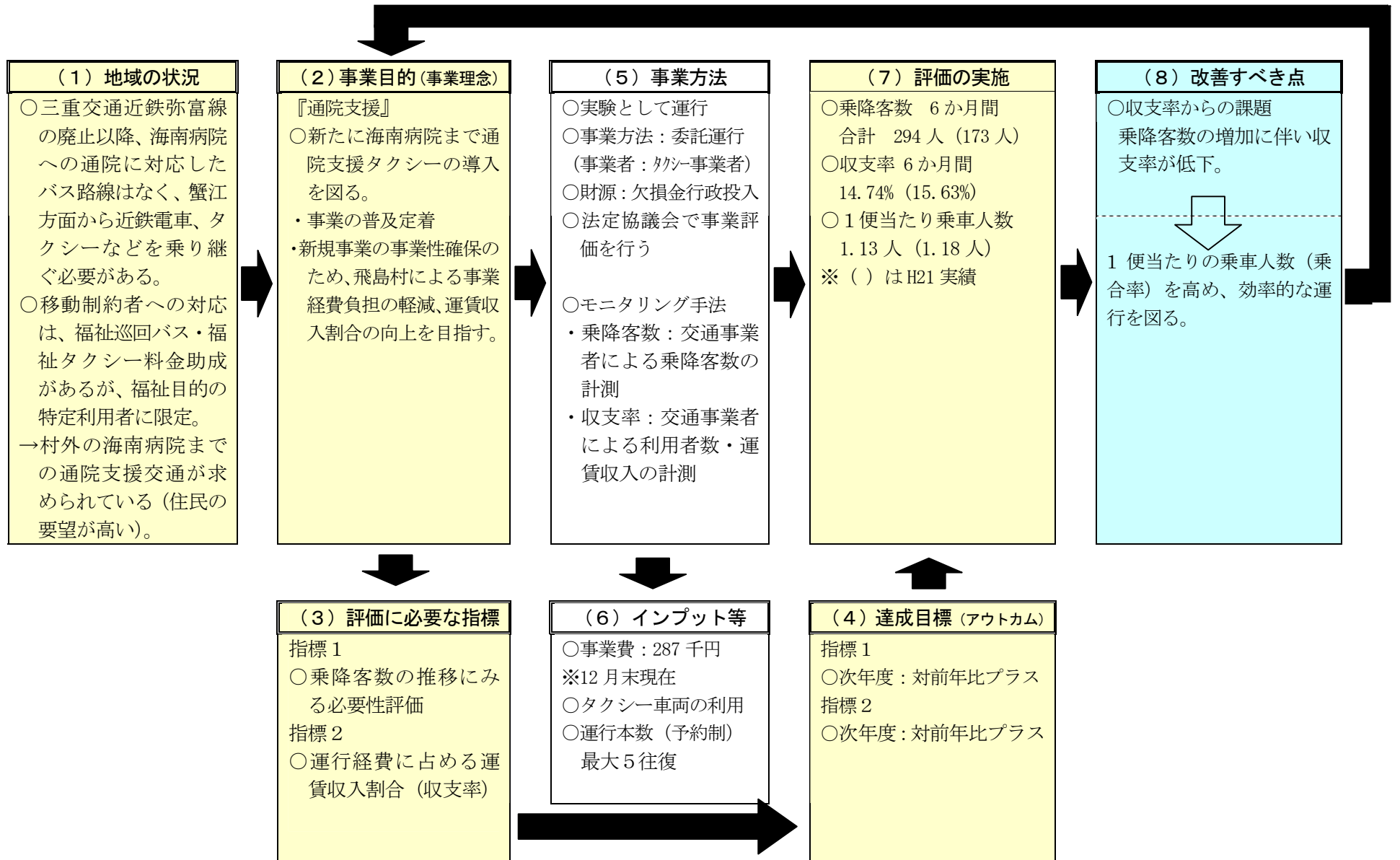
■飛島公共交通バス（蟹江線）の事業評価シート



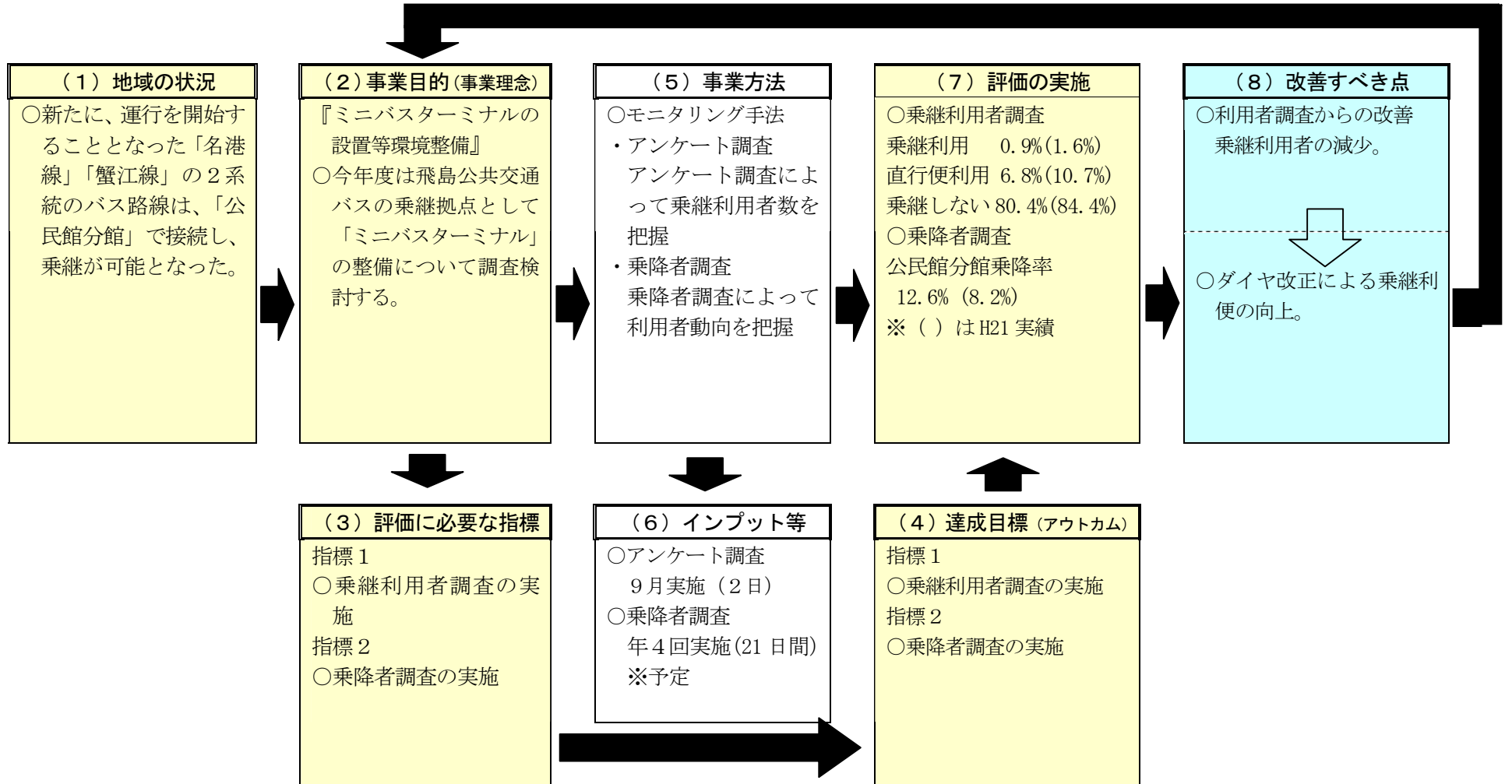
■飛島コミュニティバスの事業評価シート



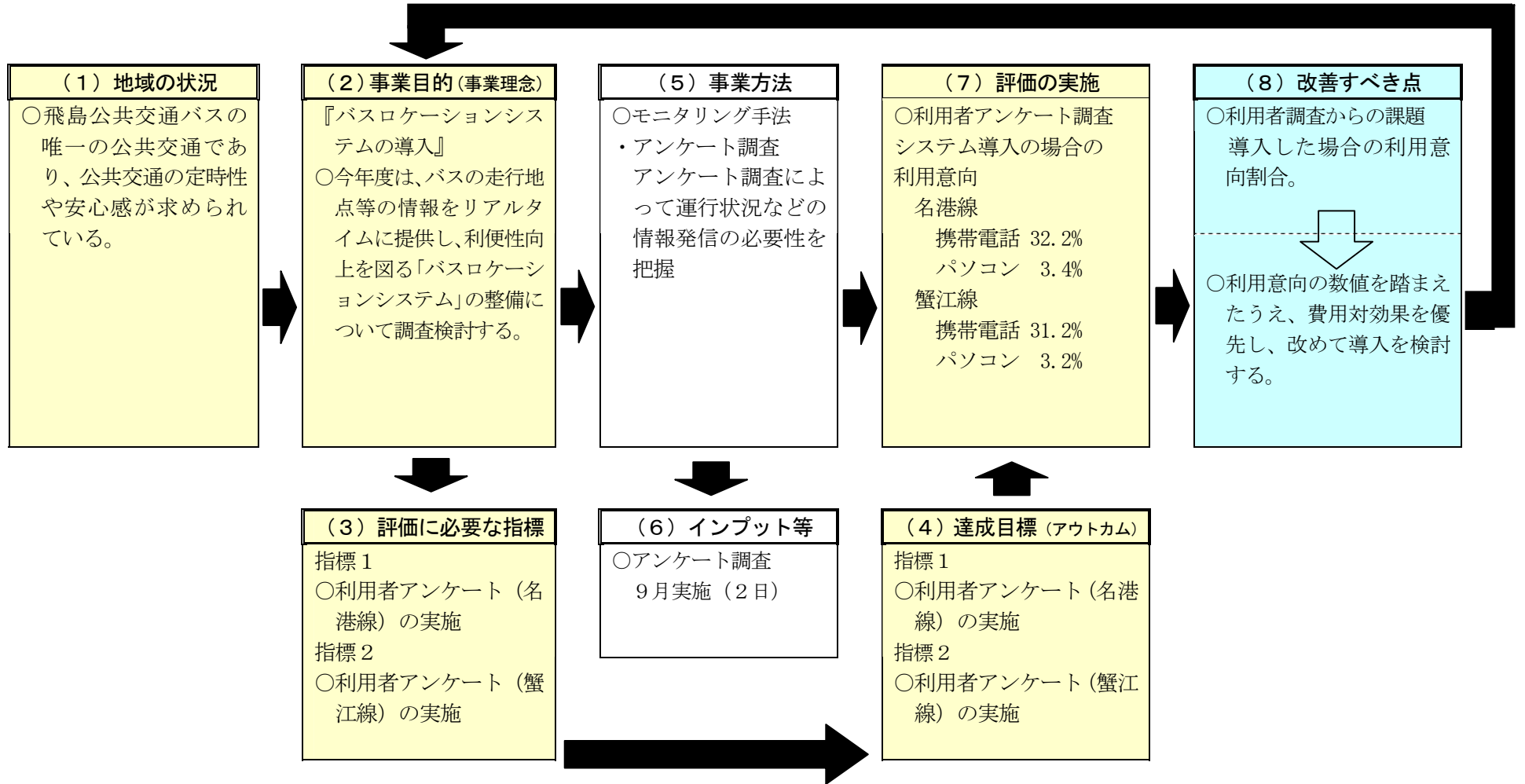
■海南病院通院支援タクシーの事業評価シート



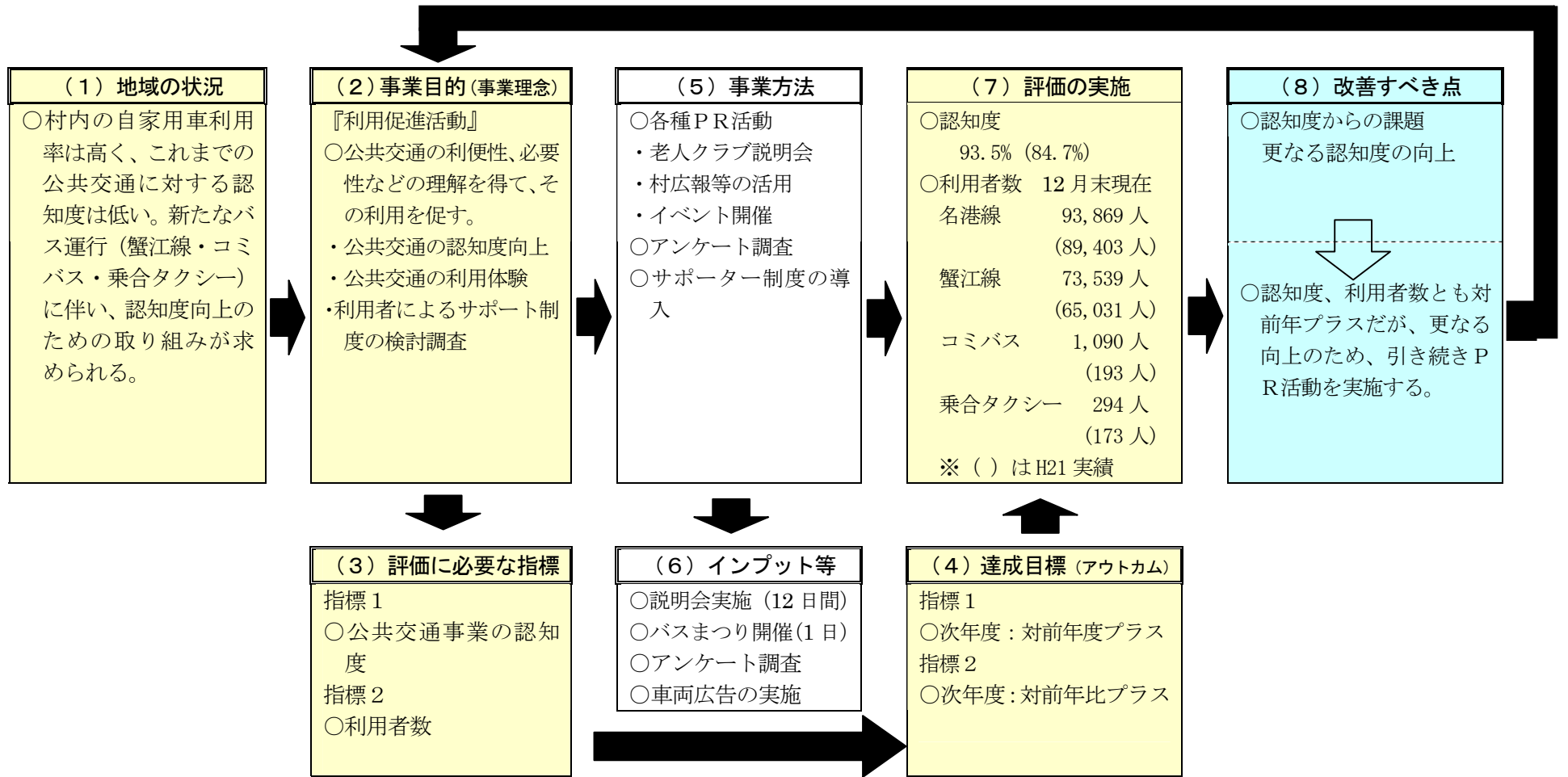
■ミニバスターミナルの設置等環境整備の事業評価シート



■バスロケーションシステム導入の事業評価シート



■利用促進活動の事業評価シート



計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)			
市町村名	飛島村	協議会名	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

市町村名	飛島村	協議会名	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
------	-----	------	---------------------

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、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。

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、近鉄蟹江駅と地下鉄名古屋港駅の双方と接続する路線バス(名港線・蟹江線)、交通空白地帯の解消及び移動制約者への利便性向上を目的としたコミュニティバス及び村から最も近い総合病院への通院手段の確保を目的としたデマンドタクシーを実証運行事業と位置付け、それら実証運行に基づく環境整備への検討、利用促進活動及び事業評価活動も含め計画通りに実施した。
--

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・名港線 93.7千人利用 1日26便(平日) 運行日数234日 ・蟹江線 73.5千人利用 1日43便(平日) 運行日数275日 ・コミバス 1.1千人利用 1日8便 運行日数222日 ・乗合タクシー 294人利用 運行回数 260回 |
|---|

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。

路線バスの実証実験については、総合連携計画において、運賃収入割合及び利用者満足度調査の結果に基づき事業評価を行うこととしており、12月末までの運賃収入割合及び9月に実施した利用者アンケートを基に事業評価を行った。

コミバスの実証実験については、総合連携計画において、乗降者推移及び利用者満足度調査の結果に基づき事業評価を行うこととしているが、利用者数が少ないため、未利用者に対するアンケート調査及び乗降者推移を基に事業評価を行い、次年度以降での改善を検討した。

乗合タクシーの実証実験については、総合連携計画において、乗降者推移及び運賃収入割合の結果に基づき事業評価を行うこととしており、12月末までの乗降者推移及び運賃収入割合を基に事業評価を行った。

- 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。

路線バスについては、ニーズを踏まえたサービス向上を目標としており、過去の満足度調査との比較及び未利用者を対象としたアンケート調査を実施し評価検証を行った。名港線では、満足度、利用者数とも前年を上回り、昨年実施した改善により、サービス向上の目標は達成できたと考える。蟹江線でも利用者数は前年を上回り、想定しているサービス向上は達成できたと考える。反面、満足度が低下した項目もあり、専門部会及び法定協議会においてその改善を目指した事業内容の変更を審議決定した。

コミバスについては、利用者数は前年を大きく上回ったが、他の路線と比較すると依然少ない。空白地帯の解消などのハード面での目標は達成されたが、ニーズに応じた公共交通の提供という目標は、利用者数から達成されたとは言えない。法定協議会及び専門部会において、費用対効果も視野に入れて、引き続き今後の改善策を検討していく。

* 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。

乗降調査、利用者及び未利用者からのアンケート調査などで得られた結果を、公平性、利便性、効率性などの視点から問題点を検証し、次年度改善に結びつけるため、今年度から法定協議会の専門部会を設置した。

路線バスでは、今年度から運行継続を支える新たな仕組みの一つとして、車両広告を開始したが、収支率は40.27%で、昨年度と比較して低下した。法定協議会及び専門部会では、収支率向上のため経費の増加を伴わない範囲での利用者増加策の検討を行った。

乗合タクシーにおいては、利用者増加に伴い収支率が低下した。本年10月には、法定協議会での検討及び承認を得て、利便性と乗合率の向上を目的に区域運行を活用した運行内容に変更した。

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。

前年に利用者数が想定をかなり下回ったコミバスを始め、路線バス、乗合タクシーも事業改善により利用者数は前年を上回った。ただし、満足度が低下した項目もあるため、一部運行内容の改善を実施する。またコミバスの利用者についても、前年と比較して大幅な増加となったが、他の路線バスと比較すると依然少ないのが現状である。住民アンケートなど未利用者を対象としたアンケート結果などに基づき、専門部会で継続して検討していくこととした。

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年度において路線バス、コミバス及び乗合タクシーの実証運行の事業を実施するにあたっては、総合事業による国費のほか、飛島村、蟹江町及び弥富市(今年度から参加)からの財政支出によるということ関係者の合意が形成されており、飛島村、蟹江町及び弥富市では、3月議会に平成23年度予算案を提出し、議会において審議頂くこととなっている。

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。

総合計画において記載したサポート制度の具体案として、今年度から車両広告を開始した。地元商工会及び企業連絡協議会で説明及び協力要請をし、現在、8台(全9台)バス車両に企業広告が掲載されている。

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。

実証運行終了後も引き続き当該事業を継続実施するため、法定協議会では、単純な利用者増加を目指す事業改善でなく、収支率(費用対効果)を踏まえた事業改善策を検討している。

* 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。

法定協議会審議事項については、その規約により、連携計画の策定・変更、計画事業の実施に関すること、計画事業に基づく事業計画の設定・変更、その他必要な事項等と定められている。また、平成22年3月末に開催した法定協議会では、翌年度(22年度)事業計画を審議し、今年度6月、1月に開催した法定協議会では計画事業の実施状況等を報告審議した。

- 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、飛島村の区長会長、議会議長及び臨海部企業の代表者が含まれている。また今年度から、路線バス及び乗合タクシーの最適な運行について検討する専門部会として、複数の地元関係団体の代表者と運行事業者で構成する飛島公共交通バス検討委員会を設置し、実施状況や計画事業の進め方に加えて、アンケート調査結果等を踏まえた改善方針の検討を行った。

- 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22年3月の法定協議会で、翌年度(22年度)の事業計画及び予算を中心に計画事業の進め方が審議された。それ以降の法定協議会では、実施状況及びモニタリング結果などを報告し、次年度以降の改善策及び自己評価報告案が審議された。

- 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。

法定協議会の傍聴は可能であり、開催時は必ず傍聴席を準備している。また、議事録は事務局及びHPにて公表している。

- 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。

専門部会では路線バス及び乗合タクシーに関するモニタリング結果に基づいた翌年度の事業改善策が審議され、法定協議会においては、計画事業の実施状況、モニタリング結果及び専門部会での審議結果などが報告され、それらに基づいた翌年度の事業改善案が審議された。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。