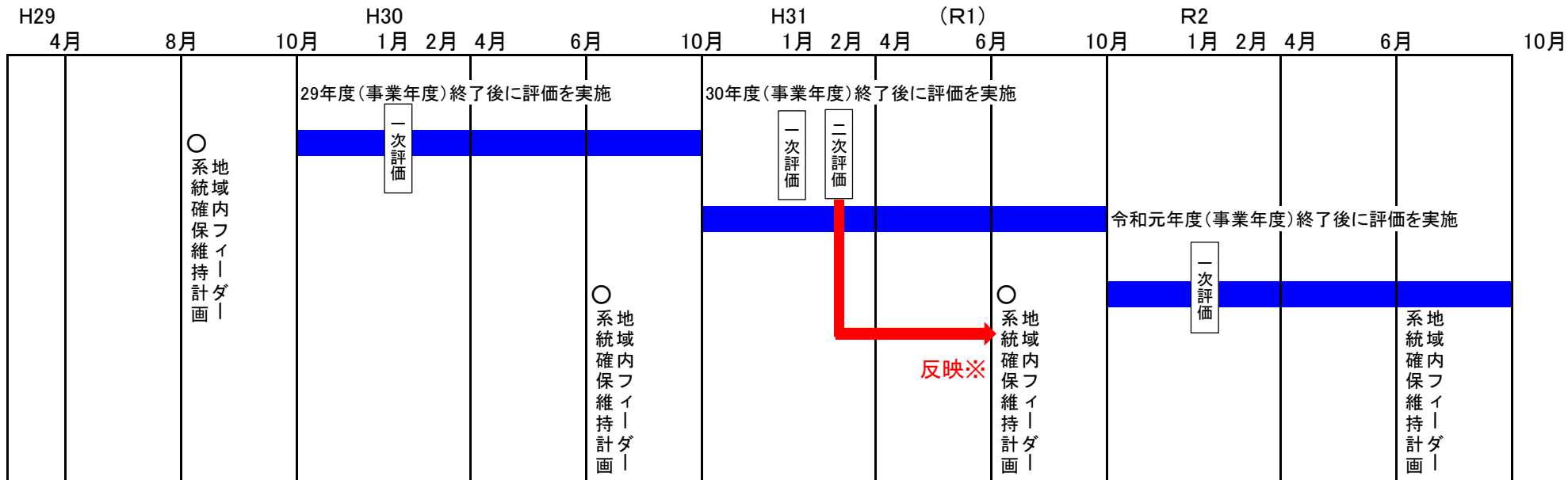


地域公共交通確保維持改善事業の実施について

資料1

○地域公共交通確保維持改善計画(北見市では地域内フィーダー系統確保維持計画)に位置づけられた補助対象事業については、長期的視野に立った評価を実施する必要性や、毎年度の二次評価の件数を縮減することによる評価の質の向上等の観点から、二次評価を複数年度評価(隔年評価)として、翌年度に一括して行うこととなっている。



- ・令和2年度事業(R1. 10~R2. 9)の地域内フィーダー系統確保維持計画については、令和元年6月末までに交通会議の承認を経て運輸局に提出。
- ・令和元年度事業については、令和2年1月末までに交通会議にて一次評価を行い、北海道運輸局に提出。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月22日

協議会名: 北見市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
北海道北見バス(株)	夕陽ヶ丘線 小泉8号ー西8号線ー小泉8号	○高齢者クラブと連携し自家用車から公共交通への転換を促すため、きたみ交通マップを用いた高齢者向けの利用促進を実施。また、端野町の夏祭り「たんの太陽まつり」(来場者数約1万人)において、子どもと親子を対象にバスの乗り方教室をはじめとした路線バスのPR、市内の小学校での乗り方教室と路線バス体験乗車を実施した。 ○北見市の身近な交通の情報を掲載したニュースレターを発行し、全戸に配布した。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A 利用目標380人/日に対し、実績は403人/日と目標に達している。	沿線住民への啓発活動等による利用促進に向けた取り組みだけでなく、全市的なイベント等を活用し市全体の利用促進を実施し、潜在需要の掘り起こしを行い効果向上に努める。
	川東・若松地区 北見ー川東・若松ー北見	○端野町の夏祭り「たんの太陽まつり」(来場者数約1万人)において、子どもと親子を対象にバスの乗り方教室をはじめとした路線バスのPR、市内の小学校での乗り方教室と路線バス体験乗車を実施した。 ○北見市の身近な交通の情報を掲載したニュースレターを発行し、全戸に配布した。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A 利用目標38人/日に対し、実績は39人/日と目標に達している。	地域住民への利用促進だけでなく、若松市民スキー場や北見ファミリーランド等への施設への移動手段としての利用促進を全市的に行い効果向上に努める。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年1月22日

協議会名: 北見市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
北海道北見バス株式会社	夕陽ヶ丘線 小泉8号—西8号線—小泉8号	端野しらかば大学にて高齢者の生涯学習の一環として公共交通に関する授業を行い、公共交通の利用を促したほか、端野町の夏祭り「たんの太陽まつり」(来場者数約1万人)において、子どもと親子を対象にバスの乗り方教室をはじめとした路線バスのPRや、市内の小学校と連携した乗り方教室と路線バス体験乗車を実施することにより、子どもの頃から公共交通に慣れ親しめるような場を提供することができた。	A H30.9に発生した胆振東部地震の影響により運行できない期間があったが、事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施されている。	A 利用目標381人/日に対し、実績は417人/日と目標に達している。 H30.9に発生した胆振東部地震での停電や悪天候等の影響もあったが、高齢者を含めた幅広い年齢層の利用者が増加しており、日常生活での利用が拡大していると考えられる。	沿線住民への啓発活動等による利用促進に向けた取り組みだけでなく、引き続き全市的なイベント等を活用し市全体の利用促進を実施し、潜在需要の掘り起こしを行い効果向上に努める。
	川東・若松地区 北見—川東・若松—北見	また、北見市の身近な交通の情報を掲載したニュースレターを発行し全戸配布することにより、市全体での公共交通の利用を促した。	A H30.9に発生した胆振東部地震の影響により運行できない期間があったが、事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施されている。	B 利用目標39人/日に対し、実績は36人/日と目標に達することができなかった。要因としては、H30.9に発生した胆振東部地震での停電や悪天候等の影響により、高齢者を含めた利用者全体が外出を控える傾向にあったと考えられる。	今後も利用実態を把握し、川東・若松地域での乗り方教室を行う等、地域の実態に合わせてたきめ細かなサービス向上に努める。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年2月22日

北海道運輸局

評価対象事業名:平成29年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
北見市地域公共交通会議	北海道北見バス(株)	夕陽ヶ丘線 小泉8号ー西8号 線ー小泉8号	○高齢者クラブと連携し自家用車から公共交通への転換を促すため、ぎたみ交通マップを用いた高齢者向けの利用促進を実施。また、端野町の夏祭り「たんの太陽まつり」(来場者数約1万人)において、子どもと親子を対象にバスの乗り方教室をはじめとした路線バスのPR、市内の小学校での乗り方教室と路線バス体験乗車を実施した。 ○北見市の身近な交通の情報を掲載したニュースレターを発行し、全戸に配布した。	A	A	沿線住民への啓発活動等による利用促進に向けた取り組みだけでなく、全市的なイベント等を活用し市全体の利用促進を実施し、潜在需要の掘り起こしを行い効果向上に努める。	(平成30年度分と併せて評価)	
		川東・若松地区 北見ー川東・若松 ー北見	○端野町の夏祭り「たんの太陽まつり」(来場者数約1万人)において、子どもと親子を対象にバスの乗り方教室をはじめとした路線バスのPR、市内の小学校での乗り方教室と路線バス体験乗車を実施した。 ○北見市の身近な交通の情報を掲載したニュースレターを発行し、全戸に配布した。	A	A	地域住民への利用促進だけでなく、若松市民スキー場や北見ファミリーランド等への施設への移手段としての利用促進を全市的に行い効果向上に努める。		

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年2月22日

北海道運輸局

評価対象事業名:平成30年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
北見市地域公共交通会議	北海道北見バス株式会社	夕陽ヶ丘線 小泉8号—西8号 線—小泉8号	端野しらかば大学にて高齢者の生涯学習の一環として公共交通に関する授業を行い、公共交通の利用を促したほか、端野町の夏祭り「たんの太陽まつり」(来場者数約1万人)において、子どもと親子を対象にバスの乗り方教室をはじめとした路線バスのPRや、市内の小学校と連携した乗り方教室と路線バス体験乗車を実施することにより、子どもの頃から公共交通に慣れ親しめるような場を提供することができた。	A	A	沿線住民への啓発活動等による利用促進に向けた取り組みだけでなく、引き続き全市的なイベント等を活用し市全体の利用促進を実施し、潜在需要の掘り起こしを行い効果向上に努める。	<ul style="list-style-type: none"> 自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。 祭りを利用したモビリティマネジメントを実施するなど、利用促進への注力について評価する。 目標に達しなかった系統については、利用実態を精査するなど、利用者数増加に繋がることを期待する。 	
		川東・若松地区 北見—川東・若松—北見	また、北見市の身近な交通の情報を掲載したニュースレターを発行し全戸配布することにより、市全体での公共交通の利用を促した。	A	B	今後も利用実態を把握し、川東・若松地域での乗り方教室を行う等、地域の実態に合わせたきめ細かなサービス向上に努める。		

平成30年度北海道運輸局地域公共交通確保維持改善事業
第三者評価委員会の意見等

【離島航路】

- 離島航路は島民の足であり、今後も維持していかなければならない。
- 離島航路事業者の厳しい経営状況は理解している。燃油規制、環境規制などで今後、燃料が高騰する可能性があり、その状況下でこれ以上の経費削減は限界である。
- 日常生活交通の需要が少ない地域においては、観光需要を伸ばしていかないと持続可能な運営は成り立たない。
- 利用者を増加させるには、観光資源だけではなく知的探求という要素も必要である。例えば学術ツアーの企画も考えられるが、それについては地元だけでは無理であり、他機関等との連携を視野に実施することが必要である。
- 今後、観光客を誘致するためにはインバウンドをいかに取り込むかが重要である。

【地域間幹線系統】

- 将来の人口減少を見据えつつも地域の実情に合った運行体制及び取り組みを地域で支えていくことが必要である。
- 補助金だけで支えるのは限界であり、地域の連携・協働が重要である。今後、関係者全体で地域プロジェクトとして議論することも必要ではないか。
- インバウンドも含めた利用者を増加させる方策の一つとして、観光地のPR活動をより強化することが必要である。

【地域内フィーダー系統】

- これから、小さな拠点や道の駅などは一つの重要な施設。うまく使いながら路線の組み合わせや乗換の利便性を上げていくと良い。
- 大雑把な目標を立てて事業を進めていくと、PDCAを廻すときに次に進むためのチェックが上手くいかない。目標値はPDCAを廻すためのものなので、(大雑把にせず)細分化を考えた方が良い。
- 利用者の年齢特有の変化が反映される場合、将来予測として、居住年数が高くなり団地の成熟度が進み、住民が通学・通勤の必要がなくなると利用者は当然減少する。その変化をどう目標値に組み込んでいくかということも大事。
- タクシー事業者に対し、乗合タクシーに協力いただきたいと話をする、本業のタクシー事業に影響が出るという理由であまり良い顔しないところが多い。しかし、乗合タクシーで登録証を作り、ある種の囲い込みをやることにより、通常のタクシー利用でも声が掛かるという効果もあり、そういう経営の考え方もある。
- 人口が基本的に減っていくところでコミュニティバスの利用者を上げていくには、免許返納とか他の政策と一緒にやる必要がある。
- 利用する可能性がある潜在需要を押さえることが大事。それに対し潜在需要をベースにしながら、どれくらい顕在化するかを考える。これは細かい施策の打ち方や、その他で変わってくる。
- 目標値として、住民が減っているのに果たして利用者数が増えるのだと判断する根拠はあるのか。努力目標ではなく、まず推計して妥当な範囲を考えるのではないか。客観的な事象として押さえないと対策を立てられない。具体的な推計に基づいた上で、減るなら減るという目標を立てても良いのではないか。

【地域公共交通調査等事業】

○これからは画一的なものではなく、地域の特性を踏まえた移送サービスの検討が必要である。

○実証運行については、実態をきちんと押さえ判断材料を集めることが目的である。

○デマンド交通を導入すれば、全て解決するという話を聞くが、そのようなことはなく、逆にデマンド交通の方がコスト増やサービスレベルが低下することもあり、導入に際してはよく検討すべきである。

○網形成計画の策定に関しては、生活圏を同じくする地域が広域で連携して策定すべきである。

○コンサルタント会社の既製品のような、通り一辺倒な網形成計画とならないために行政はもう一歩踏み込んで取り組んだ方が良い。

○バスの乗り方教室は、劇的に利用者を増やすものではないが、参加者に「乗るマナー」を教えることに意味があると思っている。

以上