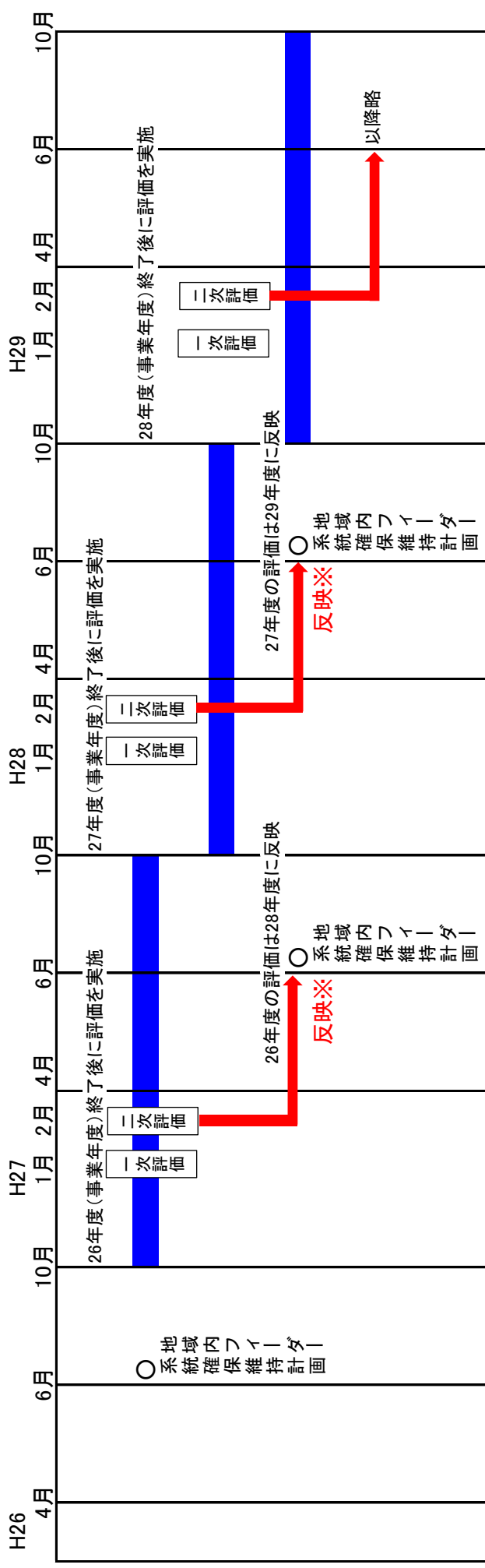


地域公共交通確保維持改善事業・事業評価に対する
二次評価結果について

1. 地域公共交通確保維持改善事業

- 生活交通ネットワーク計画(北見市では地域内ファイダーシステム確保維持計画)に位置づけられた補助対象事業については、より効果的・効率的に推進されるため、毎年度評価を実施。



- ・27年度事業(26. 10～27. 9)については、6月までに交通会議の承認を経て地域内ファイダーシステム確保維持計画を策定、運輸局に提出。28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。2月に二次評価が行われ、3月末に評価結果が通知されます。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

平成26年11月21日

協議会名： 北見市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内ライダーシステム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)	小泉8号ー西8号線ー小泉8号	マイカーから公共交通への転換を促すため、行動プラン法を用いた利用促進策を実施したほか、北見市の身近な交通の情報掲載したニュースレターを発行し、全戸に配布した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 利用目標372人/日に対し、実績では354/日であった。利用促進策により、冬季期間では、利用者数が増加したものの夏季期間については、自転車等の利用者数が増えることにより利用者数が減ったものと考えられる。	冬季期間に比べ夏季期間における利用者数が著しく減少することから、今後も利用促進に向けた取り組みを展開する。
北海道北見バス(株)	北見ー川東ー若松地区	前回の事業評価結果なし	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 利用目標30人/日に対し、実績では34/日に達している。	今後も利用実態の把握、利用者との意見聴取等を継続的にを行い、地域に密着し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
(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成27年2月25日
北海道運輸局

評価対象事業名： 地域内ライダーシステム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				地方運輸局等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協議会	北海道北見バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・夕陽ヶ丘線(小泉8号～西8号線～小泉8号) ・川東・若松地区(北見～川東～若松地区) 	<p>マイカーから公共交通への転換を促すため、行動プラン法を用いた利用促進策を実施したほか、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。</p>	A	B	<p>冬季期間に比べ夏季期間における利用者が著しく減少することから、今後も利用促進に向けた取り組みを展開する。</p>	<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。 ・夕陽ヶ丘線については、利用者数の目標には達成していないが、事業開始からの利用者は350人/日以上と安定しており、今後は利用促進策の実施による更なる増加を期待する。 ・川東・若松線については目標を達成したが、今後も利用者ニーズの把握や周知を引き続き行い、利用者数が増加傾向を示すことを期待する。 ・両系統ともに、今後の目標の設定に当たっては、利用者数のみならず、地域の公共交通サービス全体の満足度など複数の目標を設定し、多角的な観点から、持続可能な事業となることを期待する。 		
				A	A	<p>今後も利用実態の把握、利用者への意見聴取等を継続的に行い、地域に密着したきめ細かなサービス向上に努める。</p>			

平成26年度北海道運輸局地域公共交通確保維持改善事業
第2回第三者評価委員会の意見等

【地域間幹線系統】

○収支改善を図るために利用者を増加させるための取組が大事であり、利用者を増加させるためには、特に地域外のお客様（観光客やビジネス客）の利便性の向上を図るべく、JR等の公共交通機関との接続やダイヤ調整等が必要になると考える。

【離島航路】

○離島航路においては、域外交通との接続連携がうまくいかない例が多く、このことにより見えざるお客様を逃している場合があると考ええる。

○収支改善を図るために利用者を増加させるための取組が大事であり、利用者を増加させるために、特に地域外のお客様（観光客やビジネス客）の利便性の向上を図るべく他の公共交通機関との接続やダイヤ調整等が必要になると考える。

○利用者増につながる良い取組をしても、地域内外のお客様に周知しなければ、効果が最大限発揮されないと考える。

【利用環境改善】

○札幌市電のループ化については、道内の首都交通の目玉になると承知しているところ、市内中心拠点を移動（回遊）するために利用する公共交通機関の選択可能性が広がるとともに、利用者の利便性も質的に大きく改善されることから、期待している。

○市電利用者の利便性を向上させるため、各停留所において運行情報を提供するシステムを順次整備しているとのことであるが、更なる利便性の向上及び利用者増を図るためには、運行位置情報だけではなく、幅広く情報提供することやスマホ等の端末機器で運行情報を入手できるようなシステムについても、既存のバスロケを参考にしながら検討してもらいたい。

○函館市電については、北海道新幹線の開業を控える中、函館駅に着いてからの二次交通としての市電事業のあり方を検討する必要があると考えるところ。検討に当たっては利用者数の観点のみならず、観光の観点からも検討する必要があると考える。

○函館駅を起点とする場合、複数の公共交通を選択できる環境にあると承知しているところ、今後は市電利用者の利便性の向上等を図るために情報提供のあり方や新たな公共交通サービスの提供につながるような企画切符等を検討することが必要と考える。

○函館市電の制振軌道整備については、全区間の一部しか整備が完了していないと承知しているところ、整備完了区間の制振性及び防音性は確実に向上し利用環境が改善していることから、効果が大きいと想定される区間など優先順位を付けて、計

画的かつ効率的に整備してもらいたい。

○ICカードの導入は、通勤・通学時など交通混雑時における定時性の確保など利便性の向上が図られることが認められるところであるが、究極的な目標としてはバス利用者の増加である。

○ICカードのデータについては、様々な活用可能性を有しているところ、戦略的にデータ分析し、交通事業のみならず観光施策においても有効活用されることを期待する。

【地域内フィーダー系統】

○事前に綿密な調査を行い、利用者ニーズを吸い上げながら運行ルート・回数、時刻等を設定する必要がある。その際には、高齢者、年少者のみならず、それ以外の年齢層もカバーした地域の実情を勘案することや、輸送人員の伸びていない定時定路線型運行については、デマンド型への変更を視野に入れた検討を行う等、多面的な観点から利用促進・収支改善策を講じていかなければならない。

住民の理解を得るのは容易なことではないが、時には大胆な再編も必要となってくる。

○実証運行（実験）を行ったのであれば、その結果から適切な目標値を設定すべきである。本格運行した系統が、実証運行したものと乖離してしまえば、せっかくの実証運行が活かされないものとなり、目標値の設定を見誤ることに繋がる。

市町村の交通空白地域に数値目標を設けること自体がナンセンスとの意見もあるが、目標が明確であるならば定めた方がよい。その目標値が、どのような根拠に基づき設定されたのかが重要である。

○フィーダー系統という性質上、地域間幹線との円滑な接続利用を視野に入れた系統の設定が必要である。

交通事業が単独で伸びていくことは困難な時代となっているので、まちづくりと一体的に考えていかなければならない。

【調査事業】

○コンパクトなまちづくりを目指す自治体にとって、公共交通は非常に重要な役割を果たすことから、重点的な施策として取り組むべきである。

○事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けたガイダンスは、全体的なことから細部に至るまで計画を策定するに当たって参考となる事項が網羅されているので、熟読の上、事業を実施されたい。

○将来的に持続可能な交通を導入するためには、運賃水準の設定等、コストマネジメントが極めて重要になると考えると、コストマネジメントをいかに行うかの議論は悩ましい問題がたくさんあることから、地域の皆さんと十分に話し合っ

て考えていかなければならない。

○複数の交通モードが存する自治体においては、各交通モードにどのような役割を

分担させるかが大事であり、役割分担後はこれらの交通モードを一元的にマネージメントしていく組織づくりが必要になると考える。

○交通再編に当たっては、まちづくりや観光施策と連携しながら交通結節点となる待合施設をどう作りあげていくか、すなわち交通需要とそれ以外の需要の組合せにうまく応えるような施設をどのようにつくっていくかを考える必要がある。

○地域事情は区々なので、一つの方法がすべての地域に当てはまるということではないが、課題を解決のためのアプローチ、考え方、整理の仕方などは共通するところがあると思料することから、他の協議会に対する二次評価結果についても各地域に持ち帰っていただき、自分たちの地域に照らし合わせて検討していただき、地域が求める公共交通をつくりあげてもらいたい。

【地域協働推進事業】

○乗り方教室については、写真や動画を撮影してHPで紹介することにより、教室に参加できなかった方に対しても働きかけることが可能になると考える。また、マスコミに取り上げられることによる広報効果も有効かつ重要であると考えます。