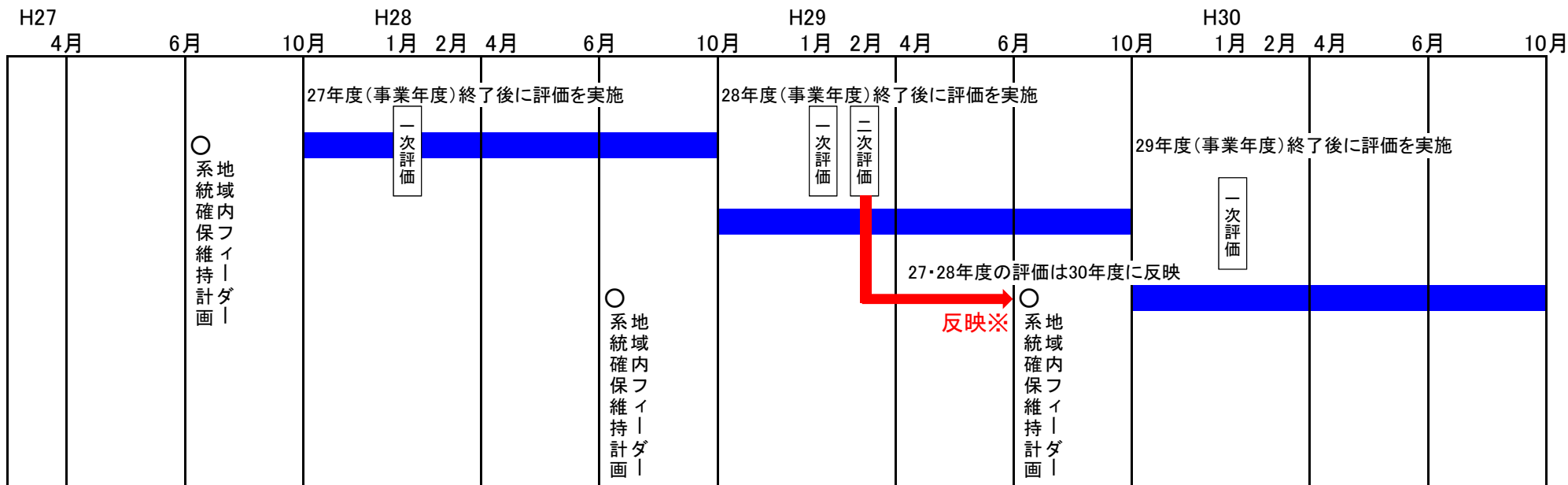


地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について



# 1. 地域公共交通確保維持改善事業

○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た。



- ・29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。
- ・29年度事業(28. 10～29. 9)の地域内フィーダー系統確保維持計画については、28年6月末までに交通会議の承認を経て運輸局に提出。

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

平成27年11月17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)
夕陽ヶ丘線 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を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。	A	利用目標363人/日に対し、実績は368人/日と目標に達している。	今後も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を展開し、潜在需要の掘り起こしに努める。
川東・若松地区 北海道北見バス(株)	北見ー川東ー若松地区	北見市の身近な交通の情報を掲載するニュースレターに当該路線の運行情報を掲載・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。	A	利用目標34人/日に対し、実績は36人/日と目標に達している。	今後も利用実態の把握、利用者の意見聴取等を行い、利用促進に努める。

## 二次評価の隔年実施

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、以下の事由に該当する系統、航路又は航空路（以下「系統等」という。）に係るもの以外のものにあつては、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ができることとする。

### 【実施を必須とする系統等】

- ・ 前年度に二次評価を行っていないもの
- ・ 事業初年度のもの（地域公共交通調査等事業の結果を受けて生活交通ネットワーク計画を作成し、地域公共交通確保維持事業に移行したものを含む。）
- ・ 一次評価の結果が芳しくないもの

### 【実施を地方運輸局等の任意選択とする系統等】

- ・ 協議会において二次評価の実施を希望するもの
- ・ その他運輸局において二次評価の実施が必要であると認めるもの

平成27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

【離島航空路】

○道南離島航空路及び道北離島航空路ともに貴重な住民の足であり、事業継続が適当である。

【地域内フィーダー系統】

○人口が年々減少していく中で、この減少率を加味しながら適切な利用者人数の目標値を設定する必要がある。

○自家用車を持っている人がバスを利用しないのは、どこの自治体も抱えている問題。そこは割り切って捉え、本当に必要な人達の交通手段として、適切な大きさの車両や、サービスレベル等を考えていくべき。

○利用実績や収入実績を考える際、補助対象となる系統のみで考えるのではなく、補助対象以外の系統のデータも取りながら、全体的に考えていくことが必要である。

○まちづくりとの連携を考えたとき、中心市街地に行く場所があるのかが重要となってくる。通院、買い物というのは利用者が限られており、利用促進を考えたときに、外出回数を増やす更なる施策があるべき。

○需要の喚起といっても、地方の過疎地の場合には、中々増える見通しが無いのが実態であることから、事業を持続的に展開していくためにコストコントロールをするしかない。各自治体はそのノウハウを持ってコスト削減を議論していくことが必要である。

【地域協働推進事業】

○モビリティ・マネジメントを実施する際には、効果検証が非常に重要であることから、しっかり行っていただきたい。

【地域公共交通調査等事業】

○デマンドタクシーを地方で展開する場合、事業者からは本来のタクシー利用者が減ってしまうという懸念の声も聞かれるが、固定客が増加するなど決してマイナスの取組ではない。帯広市の取組は好事例である。

○実証運行については、コストを分析するための材料であるという認識を持つこと。利用する側の情報はもちろん大切であるが、運行する側の情報も大切である。細かいコストも全て把握し分析すること。

○人口密度が薄い地域における持続可能な公共交通を維持していくためには、「バス」という既成概念を捨てて、どのようなビジネスモデルが適当なのか十分検討することが必要である。