

計画事業に係る事後評価記載様式(2年度目)

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するための適切な計画事業として、さくらやまなみバス運行事業を選定し、当該計画事業を実施する中で、地域関係者、運行事業者及び西宮市で構成されるさくらやまなみバス利用促進協議会(以下「利用促進協議会」という。)も活用して、計画事業の実施状況を調査して問題点を検証し、総合事業計画全体の目標を達成するため、地域関係者が主体的な役割を果たしながら、事業内容の見直し、利用促進の取組みなど、当該計画事業を継続実施する環境の整備に向けて必要な検討・取組みを行った。

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。

総合事業計画において、さくらやまなみバス運行事業を計画事業として位置付け、さくらやまなみバス車両購入(平成21年度のみ)、さくらやまなみバス運行、利用促進活動等を実施することとしている。さくらやまなみバス運行については、平成21年度は平日17往復、土日祝14往復の運行であったが、平成22年度は平日21往復、土曜15往復、日祝13往復の運行とし、4月初めから12月末までの輸送人員は、261,376人(昨年同時期は161,728人)となっている。

利用促進活動等については、駅前広場や鉄道沿線の公共建築物における横断幕・懸垂幕の設置、各種掲示板や鉄道駅構内における季節に応じて趣を変えたポスターの掲載、市民祭りへの出店など各種イベントの開催、市HPでのバスの運行、利用促進イベント及びよくある質問に関する情報提供などを行った。

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。

計画事業(さくらやまなみバス運行事業)について、評価基準及び評価方法を設定し、それに基づき評価を行った。評価基準及び評価方法においては、総合事業計画全体の評価事項を踏まえ、事業目的としての評価事項を整理して、評価事項に応じた成果指標を選定し、成果指標ごとの目標値を設定して、目標値の達成率により評価することを基本とした。

評価事項については、① 公共交通の利用促進、② 南北地域間の交流促進、③ 乗車距離から見た輸送効率の向上、④ 運賃支払額から見た輸送効率の向上、⑤ 事業継続性の向上、⑥ 小学校・中学校・高校等の通学利便性の確保、⑦ 高齢者等移動制約者の外出機会の増加、⑧ 通院利便性の向上、⑨ 市役所等公共公益施設への来訪利便性の向上、⑩ 自家用乗車者から公共交通への交通手段の転換、⑪ 低炭素社会の実現への寄与と整理した。

成果指標としては、① 年間輸送人員、② 年間南北間輸送人員、③ 乗車距離に基づく平均乗車密度、④ 運賃収入に基づく平均乗車密度、⑤ 運行収支比率、⑥ 平日1日当たりスクールパス・通学定期券利用旅客数、⑦ 平日1日当たりグランドバス65利用旅客数、⑧ 平日1日当たり通院目的旅客数、⑨ 平日1日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数、⑩ 平日の従前マイカー(車又は車+電車)利用者の比率、⑪ 交通手段がマイカーからバスに転換したことによるCO2排出削減量を選定した。

(別添の「さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法」の「Ⅰ 評価事項、成果指標及び目標値」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。

4～10月の各日乗降状況調査の結果等から、平成22年度における各成果指標の数値及び達成率は以下のように予測している。

① 340,000人/年(達成率85%)、② 140,000人/年(達成率78%)、③ 9.00人/台(達成率82%)、④ 7.30人/台(達成率81%)、⑤ 61%(達成率87%)、⑥ 360人/日(達成率72%)、⑦ 110人/日(達成率73%)、⑧ 30人/日(達成率60%)、⑨ 35人/日(達成率70%)、⑩ 15.0%(達成率75%)、⑪ 70トン/年(達成率70%) [丸数字は、Ⅲ①の丸数字に対応している。]

数値、達成率とも平成21年度に比べて著しく向上しており、当該計画事業は、総合事業計画全体の目標及びⅢ①に記載している評価事項を達成するために適切な事業であると判断される。

なお、数値及び達成率については、今後、11～(H23)3月の各日乗降状況調査、OD調査及び利用者アンケートの結果により、精査する予定である。

(別添の「さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法」の「Ⅱ 評価方法」を参照)

* 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。

平日南部方面行き・下山口6:30～8:00発の時間帯、平成22年度では平日南部方面行き第3～8便が、南北間輸送人員が最も多い。バスの座席が29席で定員が72人であり、輸送人員は、この時間帯の中でも偏りがあり、時期によっては通常の倍程度になることもあることから、この時間帯の南北間輸送人員の平均が30～35人／便となる状態が、飽和に近い状態と考えられる。

その状態における成果指標の数値を目標値として設定しているため、成果指標が目標値に近付いた場合、積残し等の問題が発生する可能性があるため、対応策について関係者で協議する必要がある。

学校関係者及び沿線住民から、ラッシュ時の増便等を求める声があるが、現有の車両数では対応が難しく、朝方は対応できる余地がほとんどなく、夕方はどこまでの対応が可能かが今後の課題である。

当該バスが通過している沿線の住民及び学校関係者から、在来バスが運行していない時間帯において、又は、在来バスが経由しない停留場との往来に関して、当該バスの停車を求める要望がある。停車するとした場合、要望が波及して、結果として在来バスへの影響が生じることが考えられる一方で、停車しないとした場合、在来バスによる対応を求められても、採算上難しいと考えられるため、非常に難しい判断となる。

以上により問題点の検証は行ったものと考えているが、解決策については今後、関係者で十分に協議及び検討を行う必要がある。

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。

さくらやまなみバス運行については、平成21年度の輸送実績、各種調査結果等に基づき、乗車及び需要の動向について詳細に分析し、運行計画等の見直しを行ったので、平成22年度は、ほぼ想定どおりの乗車状況となっている。

ただし、平成23年度には更なる通学利用者の増加等が見込まれるので、各日乗降状況調査、OD調査、利用者アンケート等の結果も踏まえ、需要に的確に対応できるよう運行計画の見直しを行い、登校時間帯・下校時間帯の増便、18時以降の時間帯で増便して終バスの時刻を遅くするなどにより、平日23往復、土曜16往復、日祝13往復に改正する予定である。

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年度においてさくらやまなみバス運行の事業を実施するに当たっては、総合事業(計画事業)による国費のほか、地域の財団法人からの寄付金と西宮市の一般財源を積み立てたバス事業基金から支出するという関係者の合意が形成されており、西宮市の平成23年3月議会に平成23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。

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。

平成22年度のさくらやまなみバス運行に関しては、地域関係者、運行事業者及び西宮市で構成される利用促進協議会において、地域関係者が主体的な役割を果たしながら、事業内容の見直し、各種の利用促進の取組みなどを行ってきており、来年度以降も同様の検討、取組みを行っていくということで関係者の合意が形成されている。

なお、来年度の運行経費の一部に充てられるバス事業基金については、地域の財団法人からの寄付金も積み立てられている。

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。

総合事業(計画事業)による運行が終了するとともに、バス事業基金についてもほぼ底を突くと予測しており、平成24年度以降もバス事業基金を継続させるのか、一般財源により対応するのか現在検討中である。

* 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。

法定協議会の規約が第1回法定協議会で制定されており、法定協議会が行う業務は、連携計画の策定及び変更の協議に関する事、連携計画の実施に係る連絡調整に関する事、連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事、その他当該協議会の目的を達成するために必要な事と規定されており、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。

- 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、住民又は利用者代表として、山口地区自治会連絡協議会からの委員、西宮コミュニティ協会からの委員が含まれているとともに、当該山口地区自治会連絡協議会からの委員、その他の地域関係者を含む利用促進協議会が、ほぼ毎月開催されており、そこで直近のさくらやまなみバスの輸送状況や住民アンケート等の各種調査結果を踏まえた協議を行うことにより、住民の意見が計画事業に反映される仕組みとなっている。

- 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6月に第3回法定協議会が開催され、平成21年度法定協議会決算、平成21年度計画事業に係る事後評価の二次評価、平成22年度法定協議会予算、平成21年度計画事業の実施結果、平成21年度計画事業の収支決算、及び平成22年度計画事業の実施状況が確認され、平成22年度法定協議会開催スケジュール(修正案)が審議のうえ承認された。

平成22年11月に第4回法定協議会が開催され、平成22年度計画事業の実施状況、及び平成21年度計画事業に係る事後評価の二次評価指摘事項への対応が確認され、計画事業の評価基準及び評価方法(案)、並びに平成22年度計画事業に係る事後評価の自己評価(素案)が審議のうえ承認された。

平成23年2月には第5回法定協議会が開催される予定となっており、平成22年度計画事業の実施状況、及び平成22年度計画事業に係る事後評価の自己評価を確認し、平成22年度法定協議会補正予算(案)、平成23年度に向けての事業内容(運行計画等)見直し(案)、平成23年度法定協議会予算(案)、総合事業計画変更(案)、及び平成23年度法定協議会開催スケジュール(案)が審議される予定である。

従って、法定協議会は適切に開催されている。

- 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。

法定協議会の規約において、会議は原則として公開とすること、法定協議会の会議運営規定において、会議が非公開とされた場合を除き、会議を傍聴することができるが規定されている。

また、第3回法定協議会で会議録及び配布資料の公開が承認されており、今年度から第2回以前も含めて公開されている。

- 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。

法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化するための適切な計画事業として、さくらやまなみバス運行事業を選定し、当該計画事業を実施する中で、地域関係者、運行事業者及び西宮市で構成される利用促進協議会も活用して、計画事業の実施状況を調査して問題点を検証し、当該事業を継続実施する環境の整備に向けて必要な検討を行ってきた。

南北地域間の直接移動手段を確保し交流を促進することは引き続き必要であり、総合事業計画全体の目標を達成するため、来年度も、地域関係者が主体的な役割を果たしながら、事業内容の見直し、利用促進の取組みなどを行い、当該計画事業を実施するという関係者の合意が形成されている。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法

I 評価事項、成果指標及び目標値

1. 評価事項の整理

1) 評価事項の抽出

- ① 総合事業計画における評価事項
 - ア. 南北両地域間の交流の促進
 - イ. 大学、高校等の通学利便性及び進学校の選択自由度の向上
 - ウ. 病院、市役所等の公共公益施設へのアクセス性の向上
 - エ. マイカー利用から公共交通への転換
 - オ. 観光、買い物目的での集客効果による地域の活性化
 - カ. バス交通に対する満足度の向上
- ②. その他の評価項目
 - ア. 高齢者等移動制約者の外出機会の増加
 - イ. 低炭素社会の実現への寄与
 - ウ. 事業の有効性・効率性

2) 事業目的としての評価事項の整理

- ① 公共交通の利用促進
- ② 南北地域間の交流促進
- ③ 乗車距離から見た輸送効率の向上
- ④ 運賃支払額から見た輸送効率の向上
- ⑤ 事業継続性の向上
- ⑥ 小学校・中学校・高校等の通学利便性の確保
- ⑦ 高齢者等移動制約者の外出機会の増加
- ⑧ 通院利便性の向上
- ⑨ 市役所等公共公益施設への来訪利便性の向上
- ⑩ 自家用乗車者から公共交通への交通手段の転換
- ⑪ 低炭素社会の実現への寄与

2. 評価事項に応じた成果指標の選定及び目標値の設定

- ① 年間輸送人員（目標値：400,000 人／年）
- ② 年間南北間輸送人員（目標値：180,000 人／年）
- ③ 乗車距離に基づく平均乗車密度（目標値：11 人／台）
始点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数
$$\text{乗車距離に基づく平均乗車密度} = \frac{\text{輸送人キロ}}{\text{実車走行キロ}}$$

輸送人キロ … 一定期間の全旅客について乗車した距離を合計したもの
実車走行キロ … 一定期間の全車両について実車で走行した距離を合計したもの
※ 「実車で走行」とは、「旅客を輸送するための走行」のこと
- ④ 運賃収入に基づく平均乗車密度（目標値：9 人／台）
距離制運賃で、全旅客が大人普通運賃を支払っている場合に「乗車距離に基づく平均乗車密度」に近似する数値
$$\text{運賃支払額に基づく平均乗車密度} = \frac{\text{運賃収入}}{\text{普通運賃相当額}}$$

運賃収入 … 一定期間の全旅客について運賃支払額を合計したもの（一定期間における総運賃収入）
普通運賃相当額 … 一定期間の全便について起点から終点までの大人普通運賃相当額を合計したもの
- ⑤ 運行収支比率（目標値：70％）
- ⑥ 平日 1 日当たりスクールパス・通学定期券利用旅客数（目標値：500 人／日）
通学目的の旅客のうち 80～90％がスクールパス・通学定期券を利用しており、高校生以下の通学者のほとんどが利用していると考えられるため。
- ⑦ 平日 1 日当たりランドパス 65 利用旅客数（目標値：150 人／日）
65 歳以上の旅客のうち約半数がランドパス 65 を利用しており、市内在住者はその比率が高いと考えられるため。
- ⑧ 平日 1 日当たり通院目的旅客数（目標値：50 人／日）
- ⑨ 平日 1 日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数（目標値：50 人／日）
当該バスに乗車して西宮市役所、山口センター、県立西宮病院等へ訪れた旅客が相当程度含まれていると考えられるため。
- ⑩ 平日の従前マイカー（車又は車＋電車）利用者の比率（目標値：20％）
- ⑪ 交通手段がマイカーからに転換したことによる CO2 排出削減量（目標値：100 トン／年）

目標値設定の考え方

1) 南北間輸送人員が最も多い時間帯

平日南部方面行き・下山口 6：30～8：00 発の時間帯
（平成 22 年度では平日南部方面行き第 3～8 便）

2) 飽和近似状態

上記時間帯の南北間輸送人員の平均が 30～35 人／便となる状態

〔理由〕 バスの座席が 29 席で定員が 72 人であり、輸送人員は、上記時間帯の中でも偏りがあり、時期によっては通常の倍程度になることもあるので。

3) 目標値

飽和近似状態における成果指標の数値

II 評価方法

1. 成果指標についての目標値の達成率による評価（目標達成度評価）

各年度において、各成果指標についての目標値の達成率による評価を行う。

成果指標	目標値※1 a	平成 21 年度実績値		平成 22 年度予測値※2	
		b	達成率 b/a	c	達成率 c/a
① 年間輸送人員	400,000 人/年	212,724 人/年	53%	340,000 人/年	85%
② 年間南北間輸送人員	180,000 人/年	105,829 人/年	59%	140,000 人/年	78%
③ 乗車距離に基づく平均乗車密度	11 人/台	7.36 人/台	67%	9.00 人/台	82%
④ 運賃収入に基づく平均乗車密度	9 人/台	6.17 人/台	69%	7.30 人/台	81%
⑤ 運行収支比率	70%	53%	76%	61%	87%
⑥ 平日 1 日当たりスクールバス・通学定期券利用旅客数	500 人/日	181 人/日	36%	360 人/日	72%
⑦ 平日 1 日当たりグラントパス 65 利用旅客数	150 人/日	66 人/日	44%	110 人/日	73%
⑧ 平日 1 日当たり通院目的旅客数	50 人/日	11 人/日	22%	30 人/日	60%
⑨ 平日 1 日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数	50 人/日	31 人/日	62%	35 人/日	70%
⑩ 平日の従前マイカー（車又は車＋電車）利用者の比率	20%	10.3%	52%	15.0%	75%
⑪ 交通手段がマイカーからバスに転換したことによる CO2 排出削減量	100 トン/年	45 トン/年	45%	70 トン/年	70%

※1 ここでの目標値とは、現在の路線、停留所及び車両数の条件で、通勤・通学時間帯以外も一定の便数を確保した上で通勤・通学時間帯に便を集中し、積残しの可能性を抑制しながらできるだけ効率よく旅客を輸送する状態を想定した場合の各成果指標の数値。

※2 平成 22 年度予測値の算出に用いた輸送人員（旅客数）、乗降客数、実車走行キロ及び運賃収入は、平成 22 年 4～10 月の実績値及び平成 21 年度の月別変動率等から予測しており、その他必要な数値は、それらの数値等に基づき推計した。

2. その他考慮すべき事項

当該バスの在来バス路線への影響を検証するため、評価に当たっては以下の事項を考慮するものとする。

- 1) 市内の在来バス路線の 1 日平均乗車人員について、当該バス運行前の平成 20 年で 49,531 人であったことを踏まえ、その数値を大きく下回ることがないように留意する。
- 2) 競合する在来バス路線への影響を検証するため必要があるときは、バス事業者に当該影響を定量的に把握できる資料等の提出を求め、提出された資料等に基づき具体的な検証を行う。