

計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)

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したか。

平成17年に設立し、19年11月に法定協議会化した「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議」(以下「実現会議」という。)が策定した「京都府丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画」(以下「改善実行計画」という。)のもとで、公共交通を利用者の視点に立ってより便利なものにしていく取り組みを展開しており、計画に基づく改善のみならず、新たに発生する課題にも、随時、地域が主体的に改善に取り組む環境が定着している。PDCAサイクルのもと、毎年内容を検討・協議し、効果的・効率的な形を選択してバス実証運行、KTR利用促進事業などの本格実施に結びつけている。

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。

22年度に計画されていた事業は、ほぼ計画どおり取り組んでおり現在進捗しているが、福祉面充実バス車両の導入については中止。これは、今年度のバス関係事業費の確保が一部困難となる中、来年度の車両導入に係る独自財源確保の見込みがたつたことから、今年度見送りとしたもの。
なお、北近畿タンゴ鉄道(以下「KTR」という。)関係の事業のうち一部については、すでに実施完了しており、例えば、①キャラクターショー列車については、例年の開催により企画が定着したこともあり、これまでを大きく上回る参加実績、②花いっぱい運動では、地域住民と協働して新たな駅にも拡大して実施、③新規のバスKTRエコファミリーの取組では、事業者・学校・行政が連携し、期間中のべ400人(10日間)を上回る利用実績を得るなど、様々な地域主体とも連携しながら効果的な実施を図っている。

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。

まず近年続いていた「利用者の減少傾向」を減じ、増加に転じることを評価事項として各種の利用促進事業を展開しており、利用人員を指標として前年度実績から増加することを目標としている。
KTRについては、22年度上半期(4～9月)の利用者累計が104万人で、対前年比で103%であるが、高速道路無料化社会実験の開始以降、定期外利用者については明らかな減少傾向を示しており、特急列車利用に顕著。一方で、企画切符のほか情報提供や各種企画といった利用促進の取組により、利用者総数として前年レベルの人員を維持できているものと考えられる。また21年度年間実績(21年4月～22年3月)については199万4千人と、法定協議会化による取組以前の19年度比で101%となっており、この間の景気低迷や新型インフルエンザの影響で定期外は減少傾向にあるものの、特に定期利用者は19年度比108%であり収入も増加しており、ここに「マイレール意識」の醸成の効果が感じられる。
バスについては、上限200円バスの直近1年間(21年10月～22年9月)の累計は、対前年比で111.2%と例年順調に推移しており、法定協議会化による取組前(18年10月～19年9月)と比較すると156.3%、これに伴って運賃収入も増加しており、情報提供をはじめとする「改善」の成果が着実に現れている。
また、昨年10月から新たに実証運行を開始した弥栄網野砂丘線については、10～3月は6,227人、本年度4～9月は8,437人と路線の浸透に伴って伸びており、全体を底上げする要因の一つでもある。

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。

上述のとおり、それぞれの取組が、KTR、バスの利用者増や、住民の「マイレール意識」といったまとまった成果として現れており、それぞれが適切な事業であったと認められる。また、例えば花いっぱい運動では例年、参加団体が広がるなど、地域との協働の中から自立・継続の芽が育まれている。
観光利用の視点では、高速無料化などの厳しい情勢の中、KTRで行く京丹後の旅キャンペーン事業を展開しており、この利用者アンケートの声を分析し、今後活用していく。

IV 自立性・持続性
1 事業の本格実施に向けての準備
<p>① 実施した事業を本格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。</p> <p>問題点や課題については、PDCAサイクルの考え方のもと常に検証をしており、例えば弥栄網野砂丘線の運行では、地元利用者の声をふまえて既に平成22年10月から、学校乗入のための延伸に伴って運行ルートを変更しており、今後の確実な利用増が見込まれる。与謝野町バスも、住民の声を反映したダイヤ改正の他、バス運営協議会での議論のもと、より効率的な形へと運行見直しの予定。</p> <p>KTRの利用促進関係では、KTRに愛着を増すための花いっぱい運動が新たな駅へと取組展開しており、キャラクター列車は参加数の増(21年度:245人→22年度:448人)という実績で企画の定着が現れている。またバスKTRエコファミリーの取組では、短期的な利用促進のみならず、家族で交通・環境を学習していく契機ともなっており、いずれも事業効果と今後の更なる成長が見込まれることから、来年度以降も本格実施していく予定である。</p> <p>利用者視点に立った便利で分かりやすい情報提供は必須であり、総合マップ時刻表により持続発信。</p>
2 事業の実施環境
<p>① 当該事業の本格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。</p> <p>平成23年度においても、KTR沿線自治体等で構成するKTR利用促進協議会や各市町が事業主体となる予定事業について、これまでの実績も踏まえて、継続して実施するための予算確保に向けて編成作業が進められている。</p>
<p>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本格実施する環境を整備したか。</p> <p>KTR利用促進協議会には、「サポーターズクラブ」という下部組織があり、同クラブでは、住民等が会費を払って入会し、前記協議会の活動を支えている。また、KTRでも独自に利用者や地元住民から特定の目的への協賛金を募っている。上限200円バスについても、老人クラブや児童による行事利用が定期的になされており、住民自らの利用促進の意識が高まっており、事業者としても後続便の発車など随時要請に対応している。</p>

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成
<p>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たか。</p> <p>実現会議は、多様な地域関係者の協働が一つの特徴であり、市町域を越えて全てのKTR・バス沿線自治体が参画している。規約では、実現会議の所掌事項を、改善実行計画の作成、改善実行計画の実施、改善実行計画の取組実績の把握、改善実行計画の継続的な見直し、その他、より便利な公共交通ネットワークの実現に向けた取組全般に関することと規定している。なお、実現会議を補佐し、その実務的な作業を行うワーキンググループを置く旨規定されている。</p>
<p>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たか (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たか。)</p> <p>実現会議の構成員には、PTA代表や高齢者団体代表など多様な利用者代表が含まれているほか、協議内容及び改善の取組状況等については、広く府民に提供し、意見を聴く旨規定されている。また、具体的な事業実施に当たって、個別にアンケートやインタビュー、ミーティングにより直接住民の声を聴き、事業に反映させるとともにマイルール意識の醸成にも努めている。</p>
<p>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たか。</p> <p>実現会議は、改善のあり方などを検討しているが、その協議の中で、実施した計画事業の結果と経過の報告を行っている。また、適宜、ワーキンググループによる会議も実施し、個別具体的な課題抽出や意見聴取を行っている。</p>
<p>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たか。</p> <p>実現会議は公開で実施しており、その協議内容については議事概要、資料ともに京都府ホームページにおいて公開している。</p>
<p>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本格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。</p> <p>計画事業の実施主体となる構成員においては、平成23年度の事業実施に向けて調整され、各主体の交通会議等での地域関係者の実質合意をへて、年度内に実現会議を開催し、委員である地域関係者間で改めて来年度の事業展開を確認する予定である。</p>