

## 計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)

### I 総合評価

地域の主体的な取り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、地域の実情に応じた公共交通の確保を目指した魅力ある交通システムを構築するために、適切な事業を選び出し、試行的に事業を実施した。その中で、その問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、利用料金の適正な設定、協賛金の拠出等も含めた財源の検討等、当該事業を本格実施する環境の整備に向けて必要な検討を行い、本格運行へ繋げた。

### 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。

#### 【馬場目地区デマンド型乗合タクシーの実証運行・本格運行】

平成21年度事業実施計画どおり、4月から9月の期間は実証運行(事業主体:協議会)として、10月から本格運行(事業主体:町)として、町内の馬場目エリアと五城目エリア間においてデマンド型乗合タクシー(以下「乗合タクシー」と称する。)を運行した。基本的にジャンボタクシー1台の体制で運行を実施し、12月末までの間に延べ4,880人が利用した。(別添の資料1:【4月～12月までの実績】)についてを参照。)

### 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。

#### 【馬場目地区デマンド型乗合タクシーの実証運行・本格運行】

(1) 町内の公共交通空白地域(生活バス路線のバス停から半径300m圏外、JR駅から半径700m圏外と設定する)について

公共交通空白地域が減少したかについて評価をおこなった。(別添の資料2を参照。)

馬場目線バス路線の廃止後、乗合タクシーの運行により公共交通空白地域が減少した。(但し、広域路線廃止の影響は考えないこととする)バス路線廃止後、切れ目無く乗合タクシーが運行したこともあるが、運行車両が従来の大型バスからジャンボタクシーとなったことにより、これまで運行できなかった道幅が狭い道路まで運行できるようになったことによる理由も大きい。特に、従来の路線バスがまったく乗り入れしていなかった合地(落合・蛇喰・北ノ又)町内にとっては、この度の乗合タクシーがもたらす恩恵は大きい。

(2) 病院、商業施設等へのアクセス向上等住民の生活の質的向上について

①利用者数と②乗合タクシーの懇談会開催による意見聴取により評価をおこなった。(別添の資料3を参照。)

(3) 運行経費について

1年間の実証運行期間(平成20年10月～平成21年9月)と、本格運行期間(平成21年10月～12月)をとおしての運行経費について評価をおこなった。(別添の資料4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。

#### 【馬場目地区デマンド型乗合タクシーの実証運行・本格運行】

乗合タクシーの運行により、町内に存在する公共交通空白地域が減少した。利用状況については、おのおのライフスタイルに合わせて利用しているが、利用者数については、季節的な要因が多分にあると考えられるため、今後も様子を見たい。また、懇談会の意見等によると、当初の電話予約や乗車定員への不安は解消され、増便や乗継ぎへの要望が強くなっているが、これは、以前のバス路線に比べよと感じている人が多く、利用者の意識が次の段階へ移ったこととの裏返しである。

このことから、馬場目エリアと五城目エリア間において、民間バス路線廃止後、従来から存在する公共交通空白地域も含めた解消が図られ、さらに潜在需要の喚起を試行するという目標を達成するために適切な事業であったと判断される。

\* 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。

馬場目地区でのデマンド型乗合タクシーについては、平成21年10月より町が事業主体の本格運行「乗合タクシー馬場目線」としてスタートしている。実証運行期間中に、問題点を洗い出し一定の解決をみてきたが、今後の問題点は以下のようになる。

- ①乗継ぎを考えた出発時間の検討。
- ②利用者を増やすための方策。

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。

利用者が少ない土日の運行や、利用者が多い総合病院の医師の退職、加えて高齢な登録者の施設への入所や死亡などの要因により、昨年よりも利用者は減になっている。このような中、来年度に向けて利用者数を増やすための方策については、以下のとおりである。

- (1)バスターミナルで路線バスへ乗継ぐ時間を考えた出発時間を検討。
- (2)PRや啓発活動、効果的な利用キャンペーンの実施。

※効果的な利用キャンペーンとしては、利用者の落ち込む土日の運行の際に町のイベントとタイアップした利用促進策を実施する。

##### 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21年10月にスタートした町が事業主体の乗合タクシー本格運行については、引き続き平成22年度も町が事業主体となって実施することで関係者の合意が形成されている。財源は、五城目町の平成22年3月議会に平成22年度予算案を提出し、町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21年度においては、利用者の乗降場所となる拠点施設より協賛金が拠出されている。この協賛金の拠出は、平成22年度においても求めていくことが、協議会で確認された。

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。

再度、運行形態をチェックし今後の協議会で検討する。

\* 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。

(1)協議会で計画事業の進め方や実施状況の報告について審議されている。  
(2)協議会規約により審議事項が定められ、また、必要に応じて協議会開催前に関係業者と運行形態などについて打合せを実施している。

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・公共交通利用者代表として五城目町の各地区町内会長7名や、町身体障害者協会会長、町老人クラブ連合会会長、町PTA連合会会長が含まれている。事業の実施状況については、月単位の結果を協議会で説明を行って質問や意見を受け付けている。また、利用者から直接、感想、意見、要望などを聴取するため、対象地区の集落単位11箇所懇談会を実施し本事業の成果を探ると同時に、今後の運行形態の見直しについて意見を伺った。

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21年度 第1回法定協議会においては、平成20年度の協議会決算の報告がなされ、今後想定される状況(バス路線の廃止や学校の統合による通学の手段の確保、従来からある公共交通空白地域への対応)を踏まえた町の公共交通について審議がなされた。第2回法定協議会においては、高樋線バス路線廃止後の代替交通について協議がなされた。第3回法定協議会においては、自己評価(案)を報告・審議、計画事業の改善点や代替交通(高樋線バス路線)を盛り込んだ平成22年度事業実施計画が審議された。また、毎回の協議会時に、計画事業の様子や実績について報告・審議されており、必要な変更を加えることが可能な状況にある。以上より、計画事業を実施するにあたって法定協議会が適切に開催された。

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。

法定協議会は協議会規約で公開とし、傍聴できるようにしている。また、町のホームページに会議録などを掲載している他、町広報やチラシなどにより、協議会の審議内容を適宜周知している。

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。

法定協議会において計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめ及び自己評価(案)が報告・審議された。これらの協議会の協議には、利用状況や住民を対象とした懇談会の結果も反映されており、関係者の合意形成が行われたと言える。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

## 【4月～12月までの実績】について

### 1、登録者状況について

平成 21 年度	登録者 (人)	対象地区の 登録世帯数 (世帯)
平成 20 年度末現在	2 4 2	—
4 月 3 0 日現在	2 4 4 (+ 2)	—
5 月 3 1 日現在	2 4 9 (+ 5)	—
6 月 3 0 日現在	2 5 1 (+ 2)	—
7 月 3 1 日現在	2 5 4 (+ 3)	—
8 月 3 1 日現在	2 5 7 (+ 3)	—
9 月 3 0 日現在	2 5 8 (+ 1)	—
1 0 月 3 1 日現在	2 6 3 (+ 5)	—
1 1 月 3 0 日現在	2 6 5 (+ 2)	—
1 2 月 3 1 日現在	2 7 0 (+ 5)	1 7 4

・対象地区の世帯数は、約 4 3 5 世帯（うち登録世帯数 1 7 4 世帯）4 0 %

【参考】平成 1 9 年 1 0 月に実施した公共交通に関するアンケート調査によれば、対象地区の 5 2 % の世帯で家族の中に路線バスを利用している人がいると回答している。

### 2、利用状況（利用者数・運行状況）について

平成 2 1 年	運行日数 (日)	運行便数 (便)	運休便数 (便)	延べ利用者 (人)	1 日平均延べ 利用者 (人)
4 月	2 3	1 0 6	9	5 4 6	2 4
5 月	2 3	1 0 5	1 0	5 1 0	2 2
6 月	2 5	1 2 0	5	5 3 5	2 1
7 月	2 5	1 0 9	1 6	5 0 4	2 0
8 月	2 4	1 0 5	1 5	5 4 2	2 3
9 月	2 1	9 6	9	4 9 2	2 3
1 0 月	2 5	1 1 1	1 4	5 6 3	2 3
1 1 月	2 1	8 9	1 6	5 3 9	2 6
1 2 月	2 4	1 0 8	1 2	6 4 9	2 7
計	2 1 1	9 4 9	1 0 6	4, 8 8 0	2 3

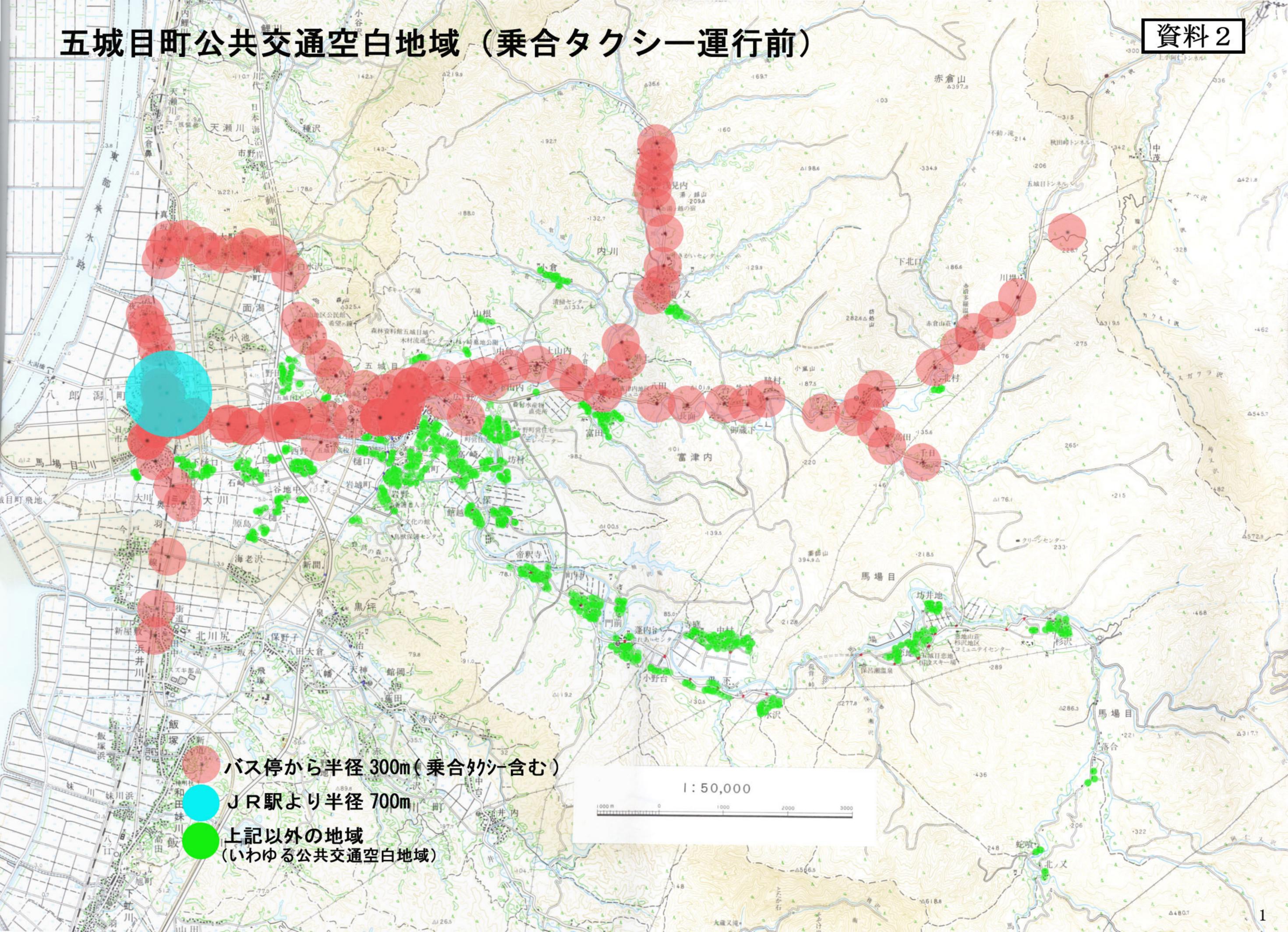
※運行日は土日、祝日、年始（1/1～1/3）を除く日。ただし、第 1・2・3 土曜日や町の主要な行事のある日は運行を実施。

【参考】デマンド型乗合タクシーが運行する前の路線バスの利用者調査結果

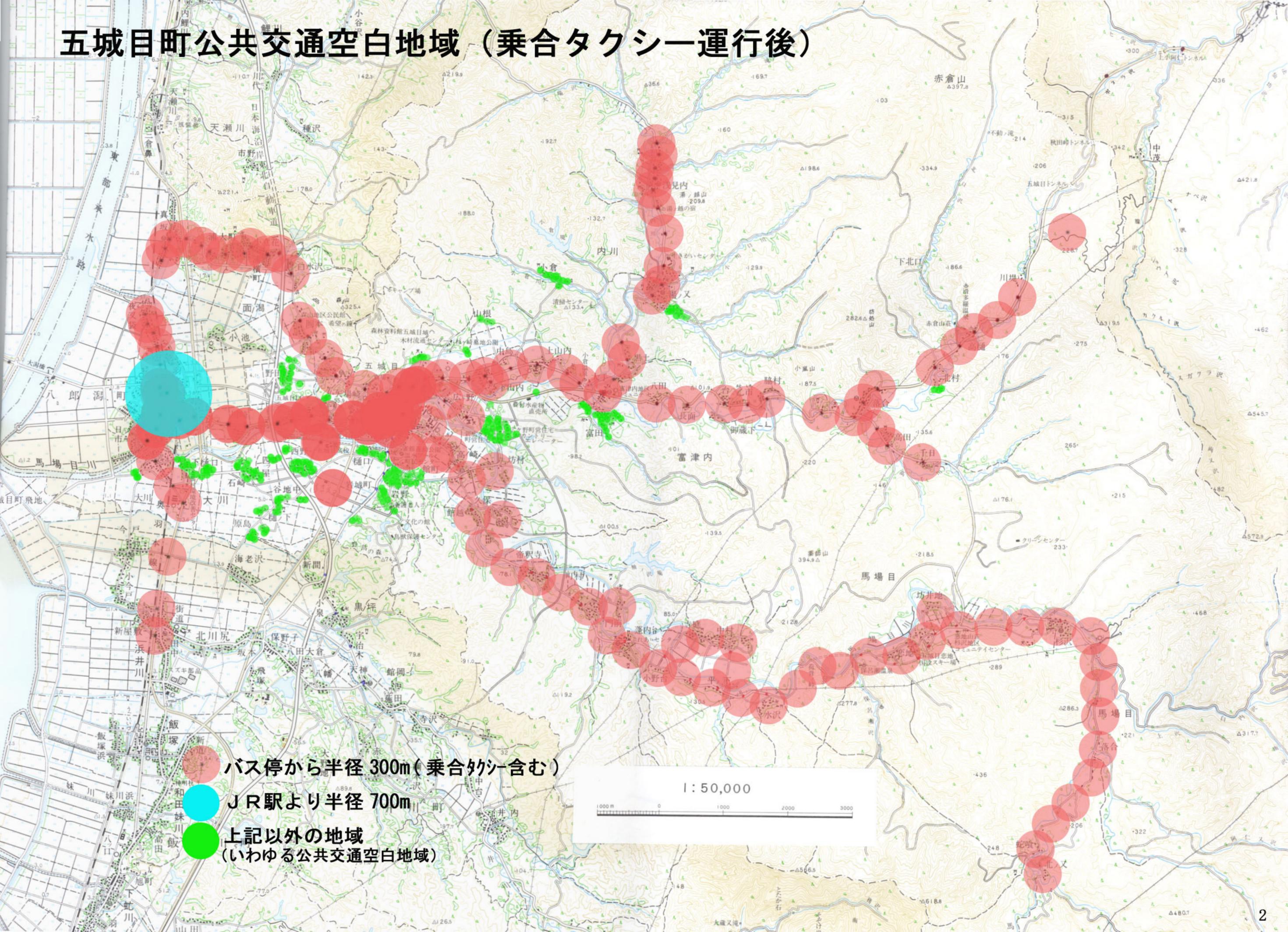
調査日：2 週間「平成 2 0 年 6 月 1 6 日(月)～2 9 日(日)」

- ① 2 週間中の 1 日平均延べ利用者 2 8 人 ( 3 9 6 人 / 1 4 日 )
- ② 2 週間中の平日 1 0 日間の 1 日平均延べ利用者 3 6 人 ( 3 5 9 人 / 1 0 日 )
- ③ 2 週間中の土日 4 日間の 1 日平均延べ利用者 9 人 ( 3 7 人 / 4 日 )

# 五城目町公共交通空白地域（乗合タクシー運行前）



# 五城目町公共交通空白地域（乗合タクシー運行後）



-  バス停から半径 300m (乗合タクシー含む)
-  JR 駅より半径 700m
-  上記以外の地域 (いわゆる公共交通空白地域)

## 【病院、商業施設等へのアクセス向上等住民の生活の質的向上】について

## (1) 利用者数について

資料1の2、によれば1日平均の延べ利用者は、4月から徐々に減り始め7月が最も利用者が少ない(20人)。その後、12月まで徐々に増えてきている状況。運行は、平成20年10月からスタートしており4月で半年が経過する。この間、チラシ等による広報活動や利用促進キャンペーンを実施しており、それでも減少がみられるのは、季節的な要因があるものと考えられる。例えば、暖冬や春先の天候、また農作業などである。逆に8月から12月にかけては徐々に増える傾向があり、12月が27人と多かったのは、年越しの準備や買物などに利用する人が多かったためであると考えられる。いずれ、9月末で丁度1年が経過し10月からは2年目を向かえたが、昨年の実績よりも利用者が少ない状況である。(10月から12月のH20→H21の状況は、順に26人→23人、30人→26人、34人→27人である)この要因としては、平成21年1月よりそれまでの平日のみの運行を、利用者が極端に少ない隔週の土曜日や町の主な行事のある日(休日)にも拡充したことがあげられる。また、利用者が多い総合病院の医師の退職により患者離れがおこり利用者が減少、加えて新規の登録者もあるもののより高齢な利用者の施設への入所や死亡などの要因も考えられる。

通年をとおして利用者が多くなる日としては、500年の歴史のある朝市(0、2、5、7の付く日に開催)が開催される日や、年金の支給日である偶数月の15日などがある。曜日の傾向では月曜日が少なくなる傾向があり、医療機関の担当医の割り当ての関係や、心理的なものがあると考えられる。

まとめとして、利用者は、おのこのライフスタイルに合わせて乗合タクシーを利用している模様。利用者数の増減には季節的な要因がある一方、利用者数の増加又は減少を防ぐためには、全体的な利用の促進ももちろんだが、利用者が少ない日にピンポイントで対応する必要があると思われる。

## (2) 乗合タクシーの懇談会開催による意見聴取について

以下の内容により、集落単位11箇所を利用者から直接感想、意見、要望などを聴取し、本事業の成果を探った。

(感想、意見、要望などは、次ページを参照。)

まとめとして、利用者の意見等については、自宅や目的地で直接乗降できることなど、以前の定時定路線のバス路線に比べ便利になったという意見が多かった。平成20年10月の実証運行スタート時は、電話予約への抵抗感や、乗車定員への不安が多く寄せられたが、これらはほぼ解消され運行形態が利用者へ受け入れられているように感じられる。加えて、利用者の意見に増便や乗継ぎに関する要望が出ていることから、利用者の意識は次のステップに移ったと考えてよい。

## ～馬場目地区デマンド型乗合タクシーの懇談会について～

実施日：平成21年9月29日（火）～10月13日（火）

実施場所：馬場目地区集落単位計11箇所

延べ参加者：70人

目的：実証運行を終えての感想・要望・意見などの聞き取り

### 感想・要望・意見など

#### 馬川地区(5名)

- ・秋田行きにスムーズに乗り継ぎできる時間にして欲しい。
- ・帰りの便で、11時半から3時発の間にもう1便欲しい。
- ・大窪医院に行くときとても不便である。近くで降ろしてほしい。
- ・とても助かっている。これから冬にかけては、なくてはならないものです。

#### 舘越地区(6名)

- ・帰りの時間を病院で予約した場合、満員で断られることがあった。
- ・急な来客があった場合などの電話キャンセルが不便。それでも乗合タクシーになるべく合わせている。
- ・時間が合わないときは、タクシーを利用したり、薬局の送迎を利用したり状況に応じて使い分けている。

#### 久保地区(参加者1名)

- ・朝は、家族の車に乗って町に向かう。帰りはタクシー、又は薬局の方から送ってもらうなどしている。予約しても帰りの時間に合わないのではないかと心配である。
- ・今までは一度も使ったことがないが、今後急用ができた時、家族がいない時間など使うことができるよう登録している。

#### 帝釈寺地区(参加者3名)

- ・ターミナルまでは、今までのバス賃より高いが、病院・イオンまで行けることを思うと安い。
- ・友だちと一緒にイオンに行きたいと思っていたが機会がなかった。今度是非、行こうと思う。
- ・バスだと降りる時ブザーを押さなければならないが、乗合タクシーだと着くまで気を使わなくてもよい。

#### 町村・門前地区(参加者16名)

- ・9時以降にもう1便ぐらいあればよい。例えば、10時半頃の便。
- ・帰りの11時半の便は、五城館からの出発(予定11:40分)が早すぎる。
- ・家の前にのぼり旗があるが冬季間、除雪の邪魔になるのではないか。
- ・秋田に行くとき、ちょうど良い乗り継ぎがあればいい。

#### 蓬内台・小野台地区(2名)

- ・なし

#### 中村・寺庭地区(9名)

- ・中村は、バス停が遠く家まで歩くのが大変だった。家の前までタクシーがきてくれるので助かる。
- ・乗合タクシーがなければ乗り物がないので、本当に助かっている。
- ・町での待ち時間が長いので、もう1便欲しい。
- ・スクールバスに乗れないものか、経費削減になると思う。
- ・中村も杉沢も500円というのは納得できない。
- ・家の前まで来てくれるので、バスよりよい。

#### 水沢・平ノ下地区(9名)

- ・家に遊びに来た人が帰るとき、バスを使っていたが、登録しないと乗合タクシーには乗れないので不便である。
- ・買い物した時、家まで送ってくれるのでとても助かる。
- ・赤字(税金)を減らすには、もっと料金を高くしなければならないのではないか。

#### 恋地・坊井地地区(6名)

- ・ありがたい、助かっている。

#### 杉沢地区(10名)

- ・ありがたい、助かっている。
- ・電話予約はした方がよい。お互いに良いことだと思う。
- ・バスに乗るよりずっとよい。ありがたい。

#### 合地地区(3名)

- ・ここまで来てくれるだけでありがたい。

## 【運行経費】について

[実証運行期間中] (平成20年10月～平成21年9月) の運行経費

運行月	収入 (収受した乗車券)	支出 (運行委託料)	収 支	1日当りの 収入	1日当りの 平均利用者
10月	217,700円	547,428円	△329,728円	9,900円	26人
11月	212,250円	484,806円	△272,556円	11,800円	30人
12月	273,700円	589,995円	△316,295円	13,000円	34人
1月	230,300円	556,416円	△326,116円	11,000円	29人
2月	219,550円	555,576円	△336,026円	10,000円	26人
3月	214,900円	566,097円	△351,197円	9,300円	24人
4月	219,600円	545,097円	△325,497円	9,500円	24人
5月	202,150円	560,490円	△358,340円	8,800円	22人
6月	219,800円	618,849円	△399,049円	8,800円	21人
7月	207,250円	554,589円	△347,339円	8,300円	20人
8月	216,000円	558,432円	△342,432円	9,000円	23人
9月	195,400円	489,237円	△293,837円	9,300円	23人
計	2,628,600円	6,627,012円	△3,998,412円	—	—

[本格運行期間中] (平成21年10月～平成21年12月) の運行経費

運行月	収入 (収受した乗車券)	支出 (運行委託料)	収 支	1日当りの 収入	1日当りの 平均利用者
10月	221,450円	623,500円	△402,050円	8,900円	23人
11月	216,750円	522,900円	△306,150円	10,300円	26人
12月	254,150円	633,200円	△379,050円	10,600円	27人
計	692,350円	1,779,600円	△1,087,250円	—	—

**※上記の収支については、拠点施設関係や広報チラシなどの支出又は、登録料や拠点施設からの協賛金などの収入を除いた数値となっています。あくまで、運行に関する部分のみの収支となっています。**

～まとめ～

[実証運行期間中について]

上記の表より、1年間の収支は約▲4,000千円であった。これは、以前に運行していた馬場目線バス路線へ町が単独で補助していた約8,600千円(平成20年度実績)に比べ半分以下の額であり、地域にあった公共交通の見直しによる効果であった結果である。今後は、利用者数・収入を増やすことももちろんだが、運行委託料・支出を抑えることも必要。ただ、協議会内で「他町村に比べると運行単価が非常に安い、これで果たして継続していけるのか。」「安全性は大丈夫か。」など適正な運行単価を問う声もでており、この実証運行中の実績を元に運行委託料を再検証・検討する必要がある。

[本格運行期間中について]

上記の表より、3ヶ月間の収支は約▲1,100千円であった。1年間に換算する

と約▲4, 400千円となり実証運行期間中より赤字が増えることが予想される。これは、資料3の「(1) 利用者数について」でも述べたように、利用者数が減少したこともあるが、前述したように本格運行時の運行委託料の再検証・検討があり、ジャンボタクシーの運行単価と構成が変わったためである。(一片を申し上げると：5, 145円→5, 300円) 今後も更なる利用の促進を図るとともに、安全安心な運行に配慮し、コスト意識のある適正な運行委託料を模索してゆかなければならない。