

計画事業に係る事後評価（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。

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。）による、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組は、地域にしっかりと定着しており、計画に基づく改善のみならず、新たに発生するその時々課題にも、地域が主体的に改善に取り組み、顕著な成果をあげている。課題への対応や結果については、適宜、法定協議会において執行の方向性の協議・結果報告を行っているところである。

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。

21年度に計画されていた事業のうち、北近畿タンゴ鉄道（以下「KTR」という。）が事業主体となって実施する予定であったものを中心にいくつか中止した。主な理由としては、景気後退等によるKTRの経営状況、特に現金収支の急激な悪化により資金調達ができなかったこと、事業実施予定市町における予算確保困難によるものである。

「改善実行計画」は、その基本的な考え方を「失敗を恐れずに、できるところから、まずモデル的・実験的に改善に取り組む」としており、条件が整って前倒し実施できるもの、地域事情により時期をずらすものなど状況にあわせて柔軟に取り組んでおり、全体としてみるとこの地域の公共交通の活性化が進んだ。（個々の事業の実施状況は別添のとおり）

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。

地域の公共交通を対象としていることを踏まえ、成果目標としては、まず利用者の増加を目指している。KTRについては、21年12月末時点で、4月からの累計利用者は1,501,911人となっており、対前年の累計比で98.5%となっている。これは、景気低迷による出控え、冷夏による観光客の低調、土日の高速道路料金の低額割引などによるものと見ている。一方、京丹後エリアに於ける上限200円バスについては、12月における対前年同月比では117.5%と運行開始以来継続して堅調に推移している。

これらは、個別の取組である情報提供や駅周辺での駐車場整備などの相乗効果による成果である。なお、企画列車等イベントなどへの参加者の声は概ね好評であり、公共交通をより身近なものに感じる利用者が多くなっているものと理解している。

- 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、それぞれの取組が利用者増や利用者の好感といった「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。

なお、KTRの利用者減は社会経済情勢によるところが大であるが、バスとの共通企画乗車券をはじめ、多くの企画商品により、その劣勢を挽回すべく地域も一体となって努力しており、一部商品では大幅な売り上げ増を見ている。

<p>IV 自立性・持続性</p>
<p>1 事業の本格実施に向けての準備</p>
<p>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。</p>
<p>企画列車事業や駅活性化事業など完了した事業をはじめ、現時点で把握できる範囲で問題点などについて検証した。企画列車等では、利用者の声などから、実施場所、駅活性化事業では、植栽後の維持管理の問題について検証を行った。 完了事業については、鉄道の地元での重要性やマイルール意識の高揚など一定の効果があり、翌年度もさらに推進するため、場所の選定や継続性等を検討している。 また、総合的な情報提供が利用者増に効果的であることから、さらに見やすく、使いやすいものへの改善を検討中である。</p>
<p>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。</p>
<p>単独のイベント等の場合は、その企画内容や円滑に実施できたかどうか、参加者の反応などを考慮し、事業の見直しを年度内でも行っている。ただし、植栽や清掃は直ちに利用者増に直結するものではないが、長年継続することにより、効果が現れるものであり、どのように継続するのが重要である。 また、コミュニティバスの実証運行について、利用者が予想を下回っているケースでは、ルートやダイヤ等を地元利用者を中心に再度検討することとしている。</p>
<p>2 事業の実施環境</p>
<p>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。</p>
<p>平成22年度において、総合事業（計画連携）を実施するにあたっては、国費のほか、京都府と関係市町等の財政支出について関係者の合意が形成されており、京都府の平成22年2月府議会のほか関係市町の各議会にも平成22年度予算案を提出し、各議会において審議される予定である。 また、KTRの利用を促進するための沿線自治体などによる協議会（KTR利用促進協議会）が実施する事業については、22年度の同協議会事業予算に計上することとしている。</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翌年度実施する環境を整備しているか。</p>
<p>KTRの利用促進や啓発活動を行う組織である「KTR利用促進協議会」（③～）には「サポーターズクラブ」（⑩～）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。 KTRの二次アクセスを担う生活交通についても、上限200円バスの例をはじめ、地域住民の意識が高まっていること、行政もその利用動向を常に注視するなど、地域を挙げてバックアップする体制がとられている。</p>
<p>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。</p>
<p>当該地域での取組は、補助制度創設以前から始まっているが、平成20年度、21年度だけでなく、最終年度である22年度の補助により、名実ともに本格実施の時期を迎える。より効果的効率的な事業実施に向け、各主体において、これまでの事業実績を踏まえながら検討することとしている。</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

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。

実現会議の規約を改正し、平成19年に法定協議会として位置付けた。実現会議は、利用者など多様な関係者の協働が一つの特徴である。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ものと規定している。なお、実現会議を補佐し、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。

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。）。

実現会議の構成員には、PTA代表など利用者の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。より広域的観点からの公共交通ネットワークの視点も取り込むために、平成21年度からは実現会議の構成員にKTR沿線全自治体の参画となった。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により直接住民の声を聞くことも定着してきている。

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。

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、当初認定計画の変更と併せて、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。

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。

実現会議の協議内容及び改善の取組状況等については、広く府民等に情報を提供し、意見を聴く旨が規約に規定されているほか、実現会議は公開で実施しており、協議内容については京都府HPにおいて公開している。

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。

計画事業の実施主体となる構成員においては、平成22年度の事業実施に向けて調整され、地域公共交通に関する目標やそれを達成するための事業（案）等について地域関係者が実質的に合意。なお、この3月にも実現会議を開催し、改めて委員からの意見を求める予定である。