

# 議案第 2 号 地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価について

## 1 目的

事後評価は、法定協議会が地域公共交通活性化・再生総合事業を行うに当たって、地域における主体的な取り組み及び創意工夫が、より効果的・効率的に推進されることを目的とする。(H20年11月26日地域公共交通活性化・再生総合事業の実施要領改正、自己評価、運輸局にて二次評価を追加)

同事業に係る全国認定件数：248件(うち、調査事業167件) H20年11月14日現在

## 2 評価対象と評価内容・項目

### (1) 評価対象

調査事業：古河市地域公共交通総合連携計画策定調査事業(対象：古河市全域)

計画事業：古河市デマンド交通実証運行事業(補助期間：3年間 毎年1月評価実施)

### (2) 評価内容・項目

#### 【調査事業】古河市地域公共交通総合連携計画策定調査事業

評価項目 評価時には、別紙「調査事業に係る事後評価記載様式」に記載して行う

#### 1 連携計画調査の総合性・整合性

調査の範囲

- ・当該区域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか
- ・公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか

地域公共に関する目標の設定

- ・地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)を具体的に設定したか
- ・上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか

地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

- ・地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選出されたか。目標(案)と事業(案)の関係は合理的か

#### 2 自立性・持続性

目標(案)を達成するための事業内容・スケジュール、事業実施の効果・影響の把握方法、評価基準・評価方法及び事業の実施主体が検討されているか

各事業に係る財源の検討と目処、住民への利用促進、啓発活動、協賛金拠出への協力環境は

#### 3 住民参加による合意形成

協議会の審議体制(審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況の体制整備は)

協議会に住民が参加し、意見が反映される仕組みになっているか(公募制、意向調査実施は)

調査事業実施に係る協議会の開催状況、議事録等の公開、目標(案)や事業(案)に係る実質的な合意が形成されたか(2月パブリックコメント実施、3月活性化会議議事内容公開予定)

#### 【計画事業】総和、三和地区デマンド交通実証運行事業

評価項目 評価時には、別紙「計画事業に係る事後評価記載様式」に記載して行う

実証運行を通して、総和、三和地区にデマンド交通が適した事業か(必要性を含む)

利用状況はどうか、問題点はないか(本来、定められた評価指標や評価方法・基準に従い検証)

- ・事業の効果、影響及び目標を達成できているか
- ・見直し項目はないか(運行台数・車両の見直し、運行区域等)

・収支率から見た料金設定は妥当か

事業の継続性は必要か

本格運行(自主運行)に向けた運行財源の確保策の検討(地域住民から協賛金等)

デマンド交通の実施に際し、事業内容、実施状況、結果について、活性化会議で適切に協議しているか

- ・活性化会議並びに幹事会における審議事項に、計画事業の進め方、実施状況等を明記
- ・公募制、住民意向調査実施の仕組みが設けられているか

話し合った結果を市民等に公開しているか

## 3 評価スケジュール

古河市公共交通活性化会議において、年内の各事業に係る自己評価を行い、結果を1月末までに運輸局提出

古河市公共交通活性化会議における各事業の自己評価結果を市ホームページ等で公表

## 調査事業に係る事後評価

### 総合評価

全体として、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の実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

古河市公共交通活性化会議(年3回)並びに古河市公共交通活性化会議幹事会(年4回)を開催し、地域における公共交通の実態調査や市民アンケート調査等から、問題点・課題を幅広く把握したうえで、地域公共交通に関する目標を適切に設定し、当該目標を達成するための事業を具体的に検討する等連携計画の策定に向けて必要な調査を行い、計画事業の実施に向け、地域関係者の実質的な合意形成を図った。(古河市公共交通活性化会議:H20年5月、21年1月、2月(予定)、古河市公共交通活性化会議幹事会:H20年8月、12月、1月2回)

### 連携計画策定調査の総合性・整合性

#### 1 調査の範囲

当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。

古河市の各地区について、土地利用状況、道路の整備状況、居住者年齢別分布、運転免許保有率、自家用車保有率、主要施設(医療機関、学校・公共施設、大規模商業施設等)の配置、通勤・通学の状況、公共交通サービスの状況等に係るデータ・資料を整理するとともに、公共交通サービスに対する要望や市民の交通流動等を把握するため市民・事業所アンケート調査やバス等利用実態調査を実施することにより、地域における公共交通の問題点や課題を幅広く把握した。(別添の古河市地域公共交通総合連携計画の素案を参照)

当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

第一次古河市総合計画における土地利用構想を踏まえ、各拠点・ゾーンの将来構想を捉えつつ、公共交通の問題点・課題を整理している。なお、JR宇都宮線新駅設置や合併による公共施設の再配置計画については、現在構想・検討段階であることから、その議論を踏まえるため、今回の調査では具体的な検討から外している。(別添の古河市地域公共交通総合連携計画の素案を参照)

#### 2 地域公共交通に関する目標の設定

地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)をできるだけ具体的に設定したか。

市民アンケート及びバス利用実態調査等を実施することにより、市民の交通流動や公共交通に対する潜在的ニーズ、通勤・通学へのサービス対応率、バス利用者満足度、バス利用者数等を把握した上で、今後短期(2年)及び中・長期にわたって解決すべき毎年の目標値を地域公共交通に関する目標として設定している。(別添の古河市地域公共交通総合連携計画の素案を参照)これらの目標値は、定期的に市民の公共交通サービスに関する満足度や利用状況等を把握することによって、市民の市内移動をスムーズにし、“市民のだれもが様々な目的に合わせて気軽に利用できる公共交通体系”の確保が出来ているかを測定し、目標の達成度を検証することを予定している。(別添の古河市地域公共交通総合連携計画の素案を参照)

上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

市民アンケート及びバス利用実態調査等の結果や、地域公共交通に係る国県の動向・方針、更には平成18年度に策定された第一次古河市総合計画の内容を踏まえ、地域公共交通に関する目標を設定している。

#### 3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。  
また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。

市民アンケート・バス等利用者実態調査や本市を取り巻く環境変化等を把握し、市内公共交通の体系的な見直しによる市民の公共交通サービスの向上を目指して、公共交通に対する認知度や利用・非利用者別への対応方針をまとめ、以下のとおり的確に目標(案)及び事業(案)を抽出した。

- ・総和地区、三和地区のデマンド交通については、的確な交通需要を把握し、本格運行への切り替えを図るために必要な検討を重ねるため、継続的に実証運行を実施する。
- ・デマンド交通を利用しての古河地区への移動要望が高いが、民間路線バス等の利用促進策も課題となっているため、路線バス等への乗継ぎ利用及び負担感の軽減策を考えながら「乗継駅」を設置する。
- ・古河地区市内循環バスについては、各区間の利用状況や古河地区市民の通院・買い物動向を捉えたルートに見直し、さらにバス停ポール設置やフリー乗降区間の設置などサービスレベルの改善とデマンド交通・民間路線バスとの整合・連携を目指した具体的な運行計画案を平成21年度中に作成する。
- ・通勤・通学者を含めた市民の交通サービスの向上や民間路線バスの利用促進を図るため、バスルートの見直しに合わせて、サイクルパーク&パスライドの整備、市交通サービスとの乗継駅を設置する。
- ・駅前バス総合案内板の設置をはじめ、市内公共交通サービスの利用促進を図るため、バス利用パンフレット及び公共交通案内ホームページを作成する。ほか(別添の古河市地域公共交通総合連携計画の素案を参照)

\* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

## 自立性・持続性

### 1 事業の実施に向けての準備

地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。

バス利用者満足度、バス利用者数等について地域公共交通に関する目標を定めているが、これらの目標を達成するため、路線バスルートの見直しをはじめ、サイクルパーク&バスライドや乗継駅の整備等による路線バスの利用促進を事業(案)として抽出している。また、日中の時間帯における高齢者の通院需要、買い物需要等を踏まえたデマンド交通や市内循環バスの実証運行を取組事業として抽出しており、これらの取組事業についての具体的内容やスケジュールを検討するため、古河市公共交通活性化会議に幹事会(ワーキンググループ)を設置し、会議を4回開催した。

事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。

連携計画に新たに位置付けする各総合事業に係る実施効果の測定として、第3回幹事会及び第4回活性化会議・幹事会合同会議(H21年1月開催)において、デマンド交通、市内循環バス、民間路線バスの利用者数、満足度等の目標値について協議がなされ、第5回活性化会議までに再度の整理・検討が必要であるとの意見をいただく。

事業の実施主体が検討されたか。

デマンド交通の実証運行の実施主体については、引き続き古河市総和商工会へ運行を委託し、また市内循環バスのH21年度実証運行の実施主体については、(財)古河市高齢者福祉事業団に運行を委託する。また、事業団が平成21年度をもって解散予定のため、平成22年度以降の運行委託先については、民間バス事業者への運行委託を含め、平成21年度中に事業の実施主体を特定することで関係者合意が形成された。

### 2 事業の実施環境

実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。

平成21年度デマンド交通の実証運行の継続実施や市内循環バスの実証運行並びに見直しに伴う実証運行計画(案)の作成等については、総合事業(計画事業)による国費のほか、古河市からの財政支出によるということで関係者の合意が形成されており、古河市の平成21年3月議会に平成21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。

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事業の実施環境が整いつつあるか。

総合事業(計画事業)によるデマンド交通や市内循環バスの実証運行について、計画期間終了後に双方が本格運行(自主運行)できるようにするためには、現在古河市が公共交通全般にわたり負担している財政支出約80,000千円を財源ベースに、税負担の公平化やサービスレベルの視点から運行改善が必要との意見が確認された。また民間路線バス運行対策費補助、さらには高齢者通院助成事業の見直しを含め、総合的な交通弱者対策として市民に対し十分な説明と理解を求めることが必要との議論が行われた。また、デマンド交通の本格運行に当たっての運行財源確保のため、広告収入等と呼び掛けることについては合意を得たが、住民による協賛金の拠出については、十分な議論はなされなかった。

\* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

## 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体制等

協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

第1回古河市公共交通活性化会議(H20年2月開催)において、本活性化会議の設置要綱が報告承認され、協議事項としては、本市の公共交通施策の推進をはじめ、旅客輸送の形態及び運賃、生活交通の調査、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整等が規定されている。また、第3回古河市公共交通活性化会議(H20年5月開催)において、本活性化会議設置要綱第7条に基づく幹事会の組織が承認され、第1回幹事会(H20年8月開催)において、本幹事会運営要項が報告承認されている。

本幹事会は、総合連携計画策定に関する協議調整を含め、活性化会議に諮る案件の調整を行うことを目的としており、運営要項上は規定されていないが、連携計画策定に係る調査事業の進め方、調査内容の協議調整、調査事業に係る自己評価を行うとともに、連携計画の策定、計画事業の進め方、計画事業の実施状況、計画事業に係る自己評価を行った上で、最終的な審議を活性化会議で行っている。

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。)

古河市公共交通活性化会議の委員構成としては、公募制は採用していないが、市議会議長のほか、自治会連合会をはじめ各団体の代表者7名の委員が「市民または公共交通の利用者の代表」として組織されている。また、住民意向調査等の実施については、古河市公共交通活性化会議の協議事項において、生活交通の調査に関する事項が定められている。

調査事業を実施するにあたっては、第3回活性化会議(H20年5月開催)において、調査事業の内容及び進め方について協議したうえで、市民・事業所アンケート調査及びバス等利用者実態調査を実施し、調査結果については第2、3回幹事会(H20年12月、H21年1月開催)及び第4回活性化会議・幹事会合同会議(H21年1月開催)において協議している。

なお、調査結果(古河市地域公共交通総合連携計画素案)については、H21年2月に古河市パブリックコメント手続要綱に基づき、市公式ホームページ及び公共施設で閲覧し、広く市民から意見を踏まえた結果で古河市地域公共交通総合連携計画(案)をH21年2月に決定する予定である。

### 2 協議会における審議

調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。

第3回活性化会議(H20年5月開催)において、調査事業の実施を含む平成20年度活性化会議の事業計画並びに収支予算が承認され、調査事業の内容、進め方並びに検討機関としての幹事会の組織について審議されている。第1回幹事会(H20年8月開催)及び第2、3回幹事会(H20年12月、H21年1月開催)において、市民アンケートをはじめとした調査の進め方、各種調査結果を踏まえた計画(案)並びに計画事業の進め方について協議したほか、第3回幹事会並びに第4回活性化会議・幹事会合同会議においては調査事業に係る自己評価報告案が報告・審議されており、調査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。

協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。

古河市公共交通活性化会議については、設置要綱において会議は公開としている。議事録の公開規定は定められていないが、調査結果(古河市地域公共交通総合連携計画素案)に係るパブリックコメント実施と合わせて、第4回活性化会議・幹事会合同会議(H21年1月開催)において審議された調査事業に係る自己評価について市公式ホームページで議事が開示されている。

### 3 地域関係者の実質的な合意形成

地域公共交通に関する目標(案)やそれを達成するための事業(案)等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。

古河市公共交通活性化会議において、調査事業の進め方、実施状況が報告・審議され、幹事会では計画事業の進め方のイメージが審議されたが、計画事業の実施主体については古河市公共交通活性化会議とし、計画事業の実施に必要な費用は国費のほか、古河市・交通事業者からの財政支出による。また、各実証運行の実施においては調査員による実態調査を行う等について、関係者の合意形成が行われた一方、総合事業の実施について、古河市公共交通活性化会議委員以外の者からの反対の声もなく、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の実質的な合意が形成されたと言える。

\* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

## 計画事業に係る事後評価(初年度・2年度目)

### 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。

1市2町の合併に伴う、公共交通サービスの格差や公共交通空白地域を解消し、総和地区、三和地区市民の日常生活を支える「地域の足」を確保するため、デマンド交通(乗合タクシー)の試験運行を位置づけした「古河市地域公共交通総合連携計画」をまとめ、第2回古河市公共交通活性化会議(平成20年3月開催)において合意を得る。

当該デマンド交通の実証運行を行う中で、区域乗合運行(デマンド交通)の要否(ルート交通での成否)、運行車両の形式・台数の適正化の検討を行った。また、来年度の利用料金収入以外の運行財源の確保を図るため、チラシ作成等による広告収入の検討作業に着手し、当該事業の本格運行に向けた環境の整備に向けて必要な検討を行った。

### 計画事業の実施

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。

総合連携計画において、総和地区、三和地区市民の「安全で安心して移動できる“地域の足”」を確保し、通院や買い物等日常生活を支えるため、平日の昼間時間帯(午前8時から午後5時まで)にデマンド交通(乗合タクシー)の実証運行を事業として位置付けしている。

当該デマンド交通については、平成20年7月1日に車両6台の体制で1時間毎の時刻表に基づき実証運行を開始し、7月から12月末までに11,014人が利用している。一日当たりの利用状況については、7月平均63.7人から12月平均109人と約1.7倍に増加する傾向にあり概ね良好に推移している。また、利用登録者数も運行当初の3,786人から6,393人(12月末)の1.7倍と増加しており、公共交通に対するニーズの高さが顕在化しつつある状況にあり、今後の高齢化を考えるとますますデマンド交通に期待する需要が増えていくものと考えている。なお、今年度輸送力強化のため、予定していたワゴン車購入については、運行委託先である交通事業者との協議が整わず、年度内の執行を見送らざるを得ず、来年度に購入を予定している。

### 具体的成果

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。

評価については、以下の項目で実施した。

#### 【一日当たりの利用実績で比較】

実証運行における利用者数を把握し、下記利用者数見込みに対する月別の一日当たり平均利用者数の推移で事業評価を行った。

利用者数見込み:総合連携計画におけるデマンド交通の一日当たりの平均利用者数は、車両6台で120人～150人と見込む。

ただし、計画事業補助金申請時における本年度の利用料金収入については、一日当たり平均90人と見込む。

利用実績:月別の一日当たり平均利用者数は、別紙資料のとおり月を重ねるごとに徐々に増加し、12月末までの延べ平均利用者数については、一日当たり92.6人と今年度利用料金収入として見込んだ90人を越えた状況にある。

今後も、一日当たり100人を越える状況で推移するものと思われるが、市民アンケート結果におけるデマンド交通の認知度が42%(平成20年9月実施)と低いため、更なるPR活動を行うことで上記総合連携計画における見込み下限値の120人に近づいていくものと想定する。

#### 【愛・あい号利用者の満足度調査】

愛・あい号利用者ヒアリング調査:平成20年9月25日実施、サンプル数38票

別紙ヒアリング結果のとおり、利用者の声(所要時間、運行区域、運賃)としては、概ね8割の方が満足している状況にある。

#### 【高齢者通院タクシー助成の利用状況推移】

デマンド交通の実証運行に伴う、両地区のタクシー助成制度の利用状況をH19年・20年10月で比較。

総和地区:H20年10月 52件(前年10月 88件) 約41%減 三和地区:H20年10月 11件(前年10月20件) 45%減

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。

デマンド交通の実証運行については、計画段階から主な利用者としては自動車を運転しない高齢者層と想定。運行開始から12月末までの利用状況を見てみると、60歳以上の利用者が利用者全体の約85%となっており、また乗車区間も自宅と病院間の利用者が全体の約75%(自宅と商店・公共施設間の利用者が約20%)となっており、平日の昼間時間帯における運行は概ね利用者ニーズに沿ったものと捉え、デマンド交通による「市民が安全で安心して移動できる“地域の足”の確保」という目標を達成するために適切な事業であると考えられる。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

## 自立性・持続性

### 1 事業の本格実施に向けての準備

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。

デマンド交通の利用者数は、一日当たり平均92.6人(12月末累計)で収支率見込みは約15%と、運行1回当たりに換算すれば中量の輸送力を確保できるコミュニティバス(路線形式)まで収支率を上げることは難しいと考える。

特に、総和地区、三和地区の地域特性としては、人口集積が比較的高い幹線道路には民間路線バスが運行する一方、地域全体に低密度な住宅分布があり、交通空白区域も広いことから、路線バス形式よりもデマンド交通(区域乗合)による運行が地域に適合しており、利用者のニーズや市財政負担から見ても効果的であると考えられる。

ただし、本格運行に向けては、1台当たりの輸送力アップによる収支率向上など、本格運行に向けて運行を継続させる仕組みの確立が課題である。

また、計画事業の で述べたとおり、運行当初から比較すると12月の一日当たり平均利用者数が1.7倍へと増加する傾向にあると同時に、利用者の希望に沿った運行が出来ない状況が徐々に発生しつつある。

発生状況を詳細に確認するため、11月10日～12月12日までの約1ヶ月間、デマンド交通予約センターにおける電話受付状況を調査したところ、8時から13時までの時間帯、特に輸送力が半減する12時、13時便において利用者の希望に沿った運行が出来ていない状況が確認できた。このため、昼食時間の設定を含め、1台当たりの輸送力の強化について、今年度ワゴン車への切替えを運行委託先であるタクシー事業者と協議に着手。今年度にワゴン車購入・切替えが困難な状況であることから、引き続き来年度運行に向けて利用者数の増加・ニーズに合わせた輸送力の強化策を検討することが必要である。また、利用者の声並びに市民アンケートの結果から、デマンド交通の運行区域拡大、古河地区(古河駅)への乗入れ要望(市民アンケート結果32.3%)があるが、民間路線バス等の兼ね合いもあり、乗継ぎ利用を含めた検討が必要である。

なお、デマンド交通の実証運行について、市内交通事業者(バス、タクシー会社)から継続運行を疑問視する声はないと認識している。

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。

実施した事業は、この項目に該当しないものと認識している。

### 2 事業の実施環境

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年度においてデマンド交通の実証運行事業を継続的に実施するに当たっては、利用料収入、総合事業(計画事業)による国費のほか、古河市からの財政支出によることで関係者の合意が形成されており、古河市の平成21年3月議会に平成21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。

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年度のデマンド交通の実証運行に向けては、上記収入のほか、新たな運行財源を確保するため、広告料収入等と呼び掛けすることが確認された。

また、運行財源を確保するための地域住民からの協賛金等の協力依頼については、むしろ無料運行となっている古河地区の市内循環バス「ぐるりん号」について、税負担の公平化やサービスレベルの視点から運行改善が必要との意見が確認された。

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)によるデマンド交通の実証運行の終了後に、本格運行(自主運行)が出来るようにするために、現在古河市が公共交通全般にわたり負担している財政支出約80,000千円を財源ベースに、古河地区市内循環バス「ぐるりん号」の運行、民間路線バス運行対策費補助、さらには高齢者通院助成事業の見直しを行う中で、総合的な交通弱者対策として市民に対し十分な説明と理解を求めることが必要との議論が行われた。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

## 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

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。

第1回古河市公共交通活性化会議（H20年2月開催）において、本活性化会議の設置要綱が報告承認されおり、協議事項としては、本市の公共交通施策の推進をはじめ、旅客輸送の形態及び運賃、生活交通の調査、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整等が規定されている。

また、第3回古河市公共交通活性化会議（H20年5月開催）において、本活性化会議設置要綱第7条に基づく幹事会の組織が承認され、第1回幹事会（H20年8月開催）において、本幹事会運営要項が報告承認されている。

本幹事会は、総合連携計画策定に関する協議調整を含め、活性化会議に諮る案件の調整を行うことを目的としており、運営要項上は規定されていないが、連携計画策定に係る調査事業の進め方、調査内容の協議調整、調査事業に係る自己評価を行うとともに、連携計画の策定、計画事業の進め方、計画事業の実施状況、計画事業に係る自己評価を行った上で、最終的な審議を活性化会議で行っている。

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。）。

古河市公共交通活性化会議の委員構成としては、公募制は採用していないが、市議会議長のほか、自治会連合会をはじめ各団体の代表者7名の委員が「市民または公共交通の利用者の代表」として組織されている。また、住民意向調査等の実施については、古河市公共交通活性化会議の協議事項において、生活交通の調査に関する事項が定められている。

デマンド交通の実証運行を開始するに当たっては、第3回活性化会議（H20年5月開催）において、運行体制・運行内容について協議を行うとともに、第2、3回幹事会（H20年12月、H21年1月開催）及び第4回活性化会議・幹事会合同会議（H21年1月開催）において、実証運行の要否、利用者の満足度並びに月別利用状況等について報告し、質問や意見を受付している。

なお、市公式ホームページにおいて、毎月の利用状況を掲載し、広く市民から実証運行に関する質問や意見を受け付ける仕組みは設けられている。

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。

第3回活性化会議（H20年5月開催）において、デマンド交通の実証運行を含む平成20年度活性化会議の事業計画並びに収支予算が承認され、実証運行に係る運行体制・内容について審議されている。第4回活性化会議・幹事会合同会議（H21年1月開催）において、実証運行に係る実施状況及び計画事業に係る自己評価が審議されており、計画事業を実施するに当たって法定協議会が適切に開催された。

なお、この間、実証運行に係る実施状況及び及び計画事業に係る自己評価については、第2、第3回幹事会で審議を行っている。

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。

古河市公共交通活性化会議については、設置要綱において会議は公開としている。議事録の公開規定は定められていないが、市公式ホームページにおいて、計画事業の実施状況を掲載するとともに、第4回活性化会議・幹事会合同会議（H21年1月開催）において審議された計画事業に係る自己評価について市公式ホームページで議事が開示されている。

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。

古河市公共交通活性化会議において、デマンド交通の実証運行に係る運行体制・内容、実施状況及び自己評価が報告・審議され、また、幹事会において自己評価報告の素案が審議されている。審議結果として、デマンド交通の実証運行の利用状況は概ね良好であるが、利用者増に伴う一部輸送力の強化、古河地区への乗入れ方法、運行財源の確保及び収支率の向上など来年度に向けた課題が指摘されたものの、高齢者を中心とする交通弱者の足の確保が重要であることから平成21年度に向けて、運行改善を図りながら継続運行することに関して関係者の合意形成が図られた。

また、デマンド交通の実証実施について、特に市民等からの反対の声もなく、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の実質的な合意が形成されたと言える。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。