

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。

「しなの鉄道総合連携計画」に基づく計画事業実施の2年度目として、軽井沢－小諸間の増便及び軽井沢駅での新幹線との接続改善、企画列車の運行・企画切符の発売、接続情報等の提供、沿線イベント情報の発信など、しなの鉄道の活性化に向けた具体的な事業を継続実施した。この間、法定協議会を適宜開催し、それぞれの事業の実施状況及び利用状況等について報告をし、以降の事業実施について審議を行うなど、事業の改善・継続実施に向けて、必要な検討を行った。

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。

軽井沢－小諸間の増便及び軽井沢駅での新幹線との接続改善は、昨年8月1日から継続実施している。（軽井沢駅での最終新幹線との接続は昨年12月4日から継続実施）また、9月に実施した利用者アンケートについては、接続改善の効果分析を狙って、実証運行区間のみならず、接続する小諸－上田間の駅等においても実施した。今後、3月にダイヤ改正を予定しており、それに合わせて軽井沢駅での新幹線接続時間を盛り込んだ時刻表を作成・配布するなど、実証運行の周知・利用促進を更に図っていく予定。

企画列車の運行及び企画切符においては、2次交通のバスとの連携や大型商業施設との連携、沿線地域イベントとの連携企画商品について、積極的な広告展開を行った。また、沿線人口の高齢化を踏まえ商業施設等の割引特典を付した高齢者向けのお得なフリー切符販売を実施した。

接続情報等のパッケージ提供としては、首都圏主要駅や列車内において映像媒体やリーフレット等を活用し、沿線の観光スポットの紹介や新幹線としなの鉄道との接続利便性等について、積極的な情報発信を行い誘客を図った。

沿線イベント情報の発信としては、車内の中吊り広告を活用した沿線自治体や商工観光団体の情報発信を積極的にを行い、鉄道利用の促進とともに地域の活性化を図った。

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。

増便事業（実証運行）については利用者アンケート及びしなの鉄道（株）がまとめる輸送人員・乗車密度・駅別乗車人員（別添資料参照）により事後評価を行った。その他の個別事業についても、輸送人員・運賃収入の動向（対前年度比）（別添資料参照）により事後評価を行った。

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。

増便事業に併せて実施した利用者アンケートの結果によると、「列車本数が増えて首都圏が通勤範囲になった」「他路線との接続改善によって利便性が高まった」との声が多数寄せられ、実証運行自体も複数年の継続実施を望む声が多かった。（別添、「利用者アンケート結果」参照）。また、軽井沢－小諸間の輸送密度の伸びが、しなの鉄道の全運行区間におけるそれよりも高い状況が続いており、特にこの区間における利用者数の減少傾向に歯止めを掛ける効果が現れているものと思われる。さらに、夏の軽井沢の渋滞緩和において重要な役割を担っていることもあり、公共交通の利用促進を図るための適切な事業であると判断される。

企画列車の運行や情報のパッケージ提供においては、輸送人員・運賃収入が、昨年度実施された信州ディズニーキャンペーンの反動や震災以降の出控え等があった中で、ほぼ前年度の水準を維持する業績を収めており、これまで減少傾向が続いていたことを考えると、利用促進を図るための事業としては適切な事業であったと判断される。

車内中吊り広告については、沿線イベント情報等を発信することで、目的地までの移動に鉄道を利用する機会を促進させるとともに、沿線地域の活性化という目標に対して適切な事業であると判断される。

* 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。

増便事業の利用者アンケートや沿線の利用者各層に対する聞き取り調査（ローラー作戦）では、更なる他路線等との接続改善や軽井沢―長野間の直通列車の増等に対する要望や企画切符の提案などをいただいております。これらの声を踏まえながら、更に利便性の高いお客様ニーズに即したサービス提供に努めていく必要があります。

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。

輸送人員の減少傾向に一定の歯止め効果が現れてはきたが、特に軽井沢―小諸間の増便事業については、列車ダイヤという特性から、中長期的に継続実施して定着させていくことによって更に効果が高まることが期待される。また、その他の事業についても、実証運行を絡ませながら総合的に展開を図ることによって利用促進に向けた相乗効果を狙っていく。

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。

翌年度実施の事業に係る経費については、国からの補助金が無くなり大変厳しい環境となるが、しなの鉄道及び沿線地域の活性化に向けて、関係市町、商工・観光団体、しなの鉄道（株）がそれぞれ負担を増やしながらか計画事業を継続実施していくという方向で関係者の合意形成がなされている。

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。

学校、ボランティア団体等による駅清掃、作品展示、イルミネーション装飾、環境整備、地域イベント等は現在も行われており、引き続き連携を図っていくこととしている。

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。

事業の本格実施に向けては、関係市町、商工・観光団体、しなの鉄道（株）がそれぞれ財源を負担することで、引き続き検討を行っていくこととしている。

* 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。

平成20年度に開催した第1回協議会において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、連携計画の策定、計画事業の進め方と実施、計画事業に係る自己評価、その他法定協議会の目的を達成するために必要と認めた事項について協議することが確認されている。

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。）。

協議会規約において、構成員として沿線住民を含めたものと定めており、住民の意見を反映する仕組みとしている。

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23年度においては、5月23日に開催した法定協議会で、当年度の事業計画並びに予算についての審議を行った。また、10月31日に開催した協議会では、事業の実施状況等について中間報告を行うとともに、以降の事業推進について審議を行った。2月9日には、平成24年度の実施事業概要（案）について審議するため、法定協議会を開催する予定。

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。

協議会規約によって、会議は原則公開としている。また、議事録や関係資料はホームページにおいて、協議会終了後速やかに公表している。

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。

地域との連携をもとに策定したしなの鉄道総合連携計画の中に、各事業の実施スケジュールを定めており、計画に基づいて実施している。個々の事業の実施状況並びに以降の推進方策等についても、法定協議会において審議を行っていることから、関係団体等の実質的な合意形成はなされていると考えている。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。