

施策マネジメントシート1(22年度目標達成度評価)

作成日 平成 23 年 5 月 30 日
更新日 平成 23 年 7 月 12 日

総合計画体系	政策No.	1	政策名	人々が安全に安心して暮らせるまちづくり	施策統括部	政策部	部長名	濱田 善也
	施策No.	4	施策名	公共交通の充実	施策主管課	企画課	課長名	中村 警丞
					関係課	まちづくり戦略室		

1 施策の目的と指標

① 対象(誰、何を対象としているのか) * 人や自然資源等
市内全域と市民

② 意図(対象がどのような状態になれば良いのか)
市内外の移動が円滑に出来る

成果指標の測定企画(実際にどのように実績値を把握するか)

熊本電気鉄道にて電車、バス、循環バスの利用者数は把握可能。

・電車:御代志～藤崎宮前の乗車人員数

・バス:合志市を経由する熊本路線バスの輸送人員数

③ 対象指標(対象の大きさを表す指標) * 数字は記入しない	
名称	単位
A 人口	人
B 市外からの通勤・通学者	人
C	
④ 成果指標(意図の達成度を表す指標) * 数字は記入しない	
名称	単位
A 公共交通の利用者数	人
B 公共交通の利用者数(電車)	人
C 公共交通の利用者数(バス)	人
D	
E	

2 指標等の推移

指標名			単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
対象指標	A	人	見込み値					53,909	54,518	55,124	55,732
			実績値	52,085	52,695	53,303	54,047	54,407	54,856	55,828	
	B	人	見込み値			14,951	15,756	16,561	17,366	18,171	
			実績値	(H7)6,094	(H12)10,121	(H17)11,575	(H17)11,575	(H17)11,575	(H17)11,575	(H17)11,575	
	C		見込み値								
			実績値								
成果指標	A	人	目標値				4,922,000	4,649,000	4,376,000	4,376,000	
			実績値	5,864,278	5,519,227	(5,357,496) 5,212,000	5,436,451	5,533,034	5,223,700	5,328,497	
	B	人	目標値				1,140,000	1,094,000	1,048,000	1,048,000	
			実績値	1,289,608	1,237,927	(1,279,242) 1,188,000	1,238,252	1,468,386	1,554,125	1,671,047	
	C	人	目標値				3,782,000	3,555,000	3,328,000	3,328,000	
			実績値	4,574,670	4,281,300	(4,078,254) 4,024,000	4,198,199	4,064,648	3,669,575	3,657,450	
	D		目標値								
			実績値								
	E		目標値								
			実績値								
事務事業数				本数			5	6	5	11	9
施策コスト	事業費	財源内訳	国庫支出金	千円			0	0	0	0	0
			都道府県支出金	千円			1,470	1,391	0	0	1,302
			地方債	千円			0	0	0	0	0
			その他	千円			0	0	0	12,128	9,656
			繰入金	千円			0	0	0	0	0
			一般財源	千円			18,600	17,264	14,323	36,738	65,999
			事業費計（A）	千円	0	0	20,070	18,655	14,323	48,866	76,957
			（A）のうち指定経費	千円			0	0	0	6,342	854
			（A）のうち時間外、特殊勤務手当	千円			0	109	0	94	22
	人件費		延べ業務時間	時間			1,586	1,612	1,443	1,622	2,051
			人件費計（B）	千円			6,344	6,448	5,771	6,454	8,450
			トータルコスト(A)+(B)	千円	0	0	26,414	25,103	20,094	55,320	85,407

基本計画期間における施策の目標設定とその根拠(水準の理由と前提条件)	Aの目標値については、16年度から17年度の利用者数の減少率により見込んでいます。 19～20年度に公共交通計画を策定して、21年度から計画に沿って事業者との協議をはじめ、22年度から熊本電鉄、JRと路線バスの結節を開始する見込みである。19年度から21年度にかけては減少するが、結節開始の効果により、22年度は、21年度の水準を維持できるとして設定した。
基本計画期間における施策の方針	市内全域、近隣他市との公共交通体系の確立をはかる。JRとの連携、LRTやパークアンドライド、フィーダーバスも含めて検討する。特に循環バスと路線バスのあり方については早急に見直しをはかる。
全庁横断課題『子育て支援日本一のまちづくり』との連携	・地球温暖化対策との関係でも子育て支援と公共交通の充実との関連はある。 ・子育て支援のための、市内全域、近隣他市との公共交通体系の確立。 ・通学の利便性確保。 ・子育て家庭の交通手段の確保。

公共交通の充実

① この施策の役割分担をどう考えるか(協働による住民と行政の役割分担)
ア)住民(事業所、地域、団体)の役割(住民が自助でやるべきこと、地域やコミュニティが共助でやるべきこと、行政と協働でやるべきこと)
・住民は、環境負荷等を考慮し、自家用車と公共交通機関を状況に合わせて利用する。
・バス・電車運行事業者は、利用者のニーズを的確に把握し、利用しやすい公共交通の運行と顧客サービスの提供に努める。

- ・住民ニーズの把握。
- ・交通不便地域の解消と交通弱者の外出支援。
- ・公共交通機関連携の推進。

- ・平成18年度から、熊本県・熊本市・合志市による交通機関の都心結節に関する検討を進めてきたが、具体的な事業検討は凍結となっている。
- ・平成18年度から循環バスの試行運行を開始、平成20年度からは公共交通協議会を立上げ検討を行い、「合志市地域公共交通計画」を策定し、平成21年度から計画に基づく、実証実験を、23年度までの計画期間で開始した。
- ・平成20年度は、市北部地域における11の民間バス路線が廃止となった。
- ・国や県において、環境対策としての公共交通機関利用促進が進むと予想される。
- ・公共交通活性化再生法が平成19年10月1日に施行され、地域公共交通への取り組みが活発化している。
- ・国では、移動の権利の自由と地域公共交通の活性化や再生を目指して、交通基本法の成立に向けた動きがある。
- ・熊本都市圏では、平成23年度から広域的な公共交通のあり方を検討する作業部会を設置する。

- ・住民から便数や路線が少ないとの公共交通機関に対する不満の声がある。
- ・議員と住民からLRT導入に関して賛否両論あったが、都心結節の具体的な事業検討が凍結となったことに対し、今後の市の取り組みが問われている。
- ・バス路線が廃止されたことに対する、交通弱者対策が議会からも一般質問等で求められている。
- ・議会ごとに、公共交通のあり方について、一般質問がある。
- ・タクシー事業者から、コミュニティバスの運行により、タクシー利用者がバスに移行し経営が困難になったとの申し出があった。

(平成22年度の施策評価における総合政策審議会意見)

1. 高齢者ニーズを捉えた公共交通利用促進対策の検討が必要である。
2. 利用しやすい公共交通となるような循環バスのダイヤ編成の検討が必要である。

(平成22年度の施策評価における議会意見)

1. 交通弱者への対応として、市が取り組んでいるコミュニティ交通の導入を促進すること。
2. 利便性を確立するとともに、特にコミュニティ交通については全市的な公平性を図ること。

A → ○	【 公共交通の利用者数 】	
	: 目標値を21.8%超えており、昨年度より利用者数は増加した。	
B → ○	【 公共交通の利用者数(電車) 】	
	: 目標値を59.5%超えており、毎年利用者数も増加した。	
C → ○	【 公共交通の利用者数(バス) 】	
	: 目標値を9.9%超えているが、昨年度より利用者数は減少している	
D →	【	】
	:	
E →	【	】
	:	

A:バス離れがすすんでいる一方、電車利用が増加している。

B:鉄道の定時性や運行時間延長による利用者増。
(過去4年間で、年平均8.8%の増)

C:鉄道の定時性や運行時間延長によるバスから電車への乗換えが認められる。

20年度に赤字路線の廃止を行った後、不採算路線の廃止が続いていることも、利用減の原因のひとつと考えられる。また、減少幅を市のコミュニティバスの運行で押さえていることが考えられる。

(1) 22年度経営方針である、「公共交通計画に基づいた実証実験を踏まえて、公共交通体系の確立に向けて検討をすすめる。」については、市で低床小型バスを2台購入し、ラッピングを施して、21年度に実験した環状バス路線を見直し、レターバスとして、22年10月より実証実験を開始した。また、循環バスについては、レターバスとの結節や利便性を実証するための路線とダイヤ改変を行い、併せてレターバスへの結節手段として、乗り合いタクシーの実験を行い、集めたデータを分析し、24年度からの本格運行に向け、23年度事業計画に反映した。

(2) 事務事業貢献度評価の結果では、平成22年度施策の成果を向上させるために最も貢献した事務事業として、循環バス試行運行事業と合志市地域公共交通計画実施事業があげられた。

施策マネジメントシート2(22年度目標達成度評価)

公共交通の充実

③ 施策の課題(基本計画期間を見据えて、どのような課題を解決していかなければならないか)

- (1) 実証実験によるデータ収集や、市民意見の集約、その分析結果に基づく計画書づくりを行なってきました。現状では外的要因(バス路線の廃止・ガソリン価格の高騰等)により実績値が大きく変動しています。今後は、「合志市地域公共交通計画」に掲げた目標に向け、いかに市民ニーズにあった公共交通事業を展開していくかが課題となります。
- (2) 熊本電鉄(鉄軌道)との連携を図った公共交通対策(パークアンドライド・駐輪場等交通環境の整備)の推進。
- (3) 周辺市町と連携し、広域的な公共交通体系整備への取り組み。

④ 第1期基本計画の振り返り、総括

- ・市内で、バス、電車を使った公共交通の利用者は、平成19年度の5,436,451人(バス4,198,199人、電車1,238,252人)から平成22年度は、5,328,497人(バス3,657,450人、電車167,1047人)となり、全体で、△107,954人(バス△540,749人、電車432,795人)の減となっている。
- 【第1期基本計画の方針】
- ・市内全域、近隣他市との公共交通体系の確立を図る。
- 【方針に対する振り返り】
- ・計画期間の基本方針に沿って、21年度に作成した、市地域公共交通計画に基づき、循環バスや乗り合いタクシー等の各種実証実験を行うと共に、交通結節点の整備として、新須屋駅の駐輪場やパークアンドライド駐車場の整備などを実施し、本市の特性に応じた公共交通体系の検討を行ってきたが、市内における地域ごとの公共交通の手段と連携の課題は今後も検討を要する。
- ・近隣他市との公共交通体系の確立については、熊本電鉄に関するLRTの検討が中断しているなど、思うようにすすんでいない現状を踏まえ、熊本市を中心とした関係市町や事業者(JR、熊本電鉄等)を含めた広域に検討ができる場を設置し検討をすすめる必要がある。

5 施策の22年度結果に対する審査結果

①政策推進本部での指摘事項(施策目標達成度評価結果報告を受けて・・・平成23年7月12日)

- ・行政の役割として、積極的な公共交通の利用促進を図る必要がある。(道路の渋滞緩和と地球温暖化防止対策など、他施策との連携を含めた取り組み)

② 総合政策審議会での指摘事項平成23年 8月 10日、17日、24日まとめ)

- ・市が行なっている公共交通事業については、利用者のニーズを最大限に取り入れ、市民が利用しやすいものとする。あわせて、市民への啓発を引き続き実施し、未利用者の掘り起こしを図ること。
- ・地域公共交通の広域的な連携(北バイパスにおけるバス運行など)を検討すること。

③ 議会の行政評価における指摘事項(平成23年9月30日)

- ・コミュニティバスと電車(JR・電鉄等)との連携強化が必要である。
- ・熊本都市圏における公共交通の連携に向けた具体的な議論を進めること。

6 次年度に向けた取り組み方針

● 政策推進本部 平成24年度合志市経営方針(平成23年10月12日)

1. 公共交通計画に基づいた公共交通体系の確立に向けた検討を進める
2. 市が実施しているコミュニティバスなどの利用促進を図る
3. 熊本都市圏における公共交通の連携に向けた取り組みを進める

基本事業名	11 公共交通の利便性の向上	基本事業担当課	企画課
-------	----------------	---------	-----

対象	市民	意図	各交通機関で円滑に移動できる
----	----	----	----------------

成果指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
A JR、熊本電鉄を使って円滑に移動できていると答えた市民の割合	%	目標値				66.8	66.8	66.8	66.8
		実績値		未把握	66.8	65.0	69.2	72.4	71.1
B バスを使って円滑に移動できていると答えた市民の割合	%	目標値				63.2	63.2	63.2	63.2
		実績値		未把握	63.2	68.5	65.6	70.1	72.9
		目標値							
		実績値							

7 基本計画期間における基本事業の目標設定(水準設定の理由と前提条件)

19、20年度で公共交通に関する市民意向調査を実施し、その結果に基づき、バス路線と鉄軌道との連結について検討し、公共交通事業者等と協議の上、循環バスも含めた公共交通マスタープランを策定予定である。実施については、22年度以降になると見込んでおり、目標値は22年度まで18年度の現状で推移すると考えた。

8 基本事業の22年度の振り返り(目標達成度評価)と24年度に向けての課題

・アンケートの設問が、バス・電車を利用する人に対するものであり、高い数値となっているが、A、Bとも昨年度に引き続き目標値を超えている。「JR・熊本電鉄を使って円滑に移動できていると答えた市民の割合」及び「バスを使って円滑に移動できていると答えた市民の割合」は、当初60%台だったものが、70%台になり、バスや電車を利用する人は、現状にある程度満足していることがうかがえる。今後は、バスや電車を利用できない人や交通弱者の人たちを、市が行っている公共交通にいかに乗ってもらうかを含めた、公共交通の手段や公共交通網のあり方を早急にまとめる必要がある。

基本事業名	12 公共交通の連携による利便性の向上	基本事業担当課	企画課
-------	---------------------	---------	-----

対象	市民	意図	連携により円滑に移動できる
----	----	----	---------------

成果指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
A 市内での乗り換え、乗り継ぎが不便と答えた市民の割合	%	目標値				61.2	61.2	61.2	61.2
		実績値		未把握	61.2	68.9	69.8	66.7	62.6
		目標値							
		実績値							
		目標値							
		実績値							

7 基本計画期間における基本事業の目標設定(水準設定の理由と前提条件)

19、20年度で公共交通に関する市民意向調査を実施し、その結果に基づき、バス路線と鉄軌道との連結について検討し、公共交通事業者等と協議の上、循環バスも含めた公共交通マスタープランを策定予定である。実施については、22年度以降になると見込んでおり、目標値は22年度まで18年度の現状で推移すると考えた。

8 基本事業の22年度の振り返り(目標達成度評価)と24年度に向けての課題

・目標値を前年に引き続き達成できなかったが、市内での乗り換え、乗り継ぎが不便と答えた市民の割合は、年々減少し、22年度は目標値との差が1.4%の62.6%となり、市が取り組んでいる、レター(環状)バス、循環バス、乗り合いタクシー等の試行運行が、少なからず影響を与えていると考えられる。今後も、市民意向の把握に努めながら、現状に適した効果的な公共交通の手段をいかに位置づけ、啓発していくかが課題となってくる。

基本事業名		基本事業担当課	
-------	--	---------	--

対象		意図	
----	--	----	--

成果指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
		目標値							
		実績値							
		目標値							
		実績値							
		目標値							
		実績値							

7 基本計画期間における基本事業の目標設定(水準設定の理由と前提条件)**8 基本事業の22年度の振り返り(目標達成度評価)と24年度に向けての課題**