

# 施策マネジメントシート1(23年度目標達成度評価)

作成日 平成 24 年 5 月 30 日  
更新日 平成 24 年 7 月 11 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	内田 秀一郎
					関係課			まちづくり戦略室、建設課、高齢者支援課、会計課

## 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)

A,Bについては、市民意識調査で把握  
設問A:「あなたはどの程度公共交通機関(JR、バス、電車)を利用していますか。」  
選択肢: 1. 日常的に利用している 2. 月に数回程度利用している 3. 年に数回だけ利用している  
4. 全く利用していない ⇒1、2及び3を選択した人の割合  
設問B:「あなたは、公共交通機関を使った合志市内外への乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思いますか」  
選択肢: 1. できていると思う 2. だいたいできていると思う 3. あまりできていないと思う 4. 全くできていないと思う ⇒1及び2を選択した人の割合

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	
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 公共交通機関を利用している人の割合	%
B 公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合	%
C	
D	
E	

## 2 指標等の推移

指標名	単位	数値区分	21年度現状値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	
対象指標	A 人	見込み値		56,281	56,829	57,377	57,925	58,474	
		実績値		56,638					
	B	見込み値							
		実績値							
	C	見込み値							
		実績値							
成果指標	A %	成り行き値		66.1	66.1	66.1	66.1	66.1	
		目標値		67.0	67.5	68.0	68.5	69.0	
		実績値	66.1	67.6					
	B %	成り行き値		20.8	20.8	20.8	20.8	20.8	
		目標値		20.8	23.0	25.0	27.0	30.0	
		実績値	20.8	44.6					
	C	成り行き値							
		目標値							
	D	成り行き値							
		目標値							
	E	成り行き値							
		目標値							
事務事業数			本数	10	10	10	10	10	
施策コスト	事業費	国庫支出金	千円		0	0	5,000	5,000	5,000
		都道府県支出金	千円		1,879	1,400	1,300	1,300	1,300
		地方債	千円		0	0	0	0	0
		その他	千円		21,652	4,086	0	0	0
		繰入金	千円		0	0	0	0	0
		一般財源	千円		25,679	45,386	57,185	52,257	50,655
		事業費計(A)	千円		49,210	50,872	63,485	58,557	56,955
	(A)のうち指定経費	千円		869	928	898	898	898	
	(A)のうち時間外、特殊勤務手当	千円		45	25	25	25	25	
	人件費	延べ業務時間	時間		2,059	1,936	1,921	1,921	1,921
		人件費計(B)	千円		8,309	7,973	7,912	7,912	7,912
トータルコスト(A)+(B)			千円	57,519	58,845	71,397	66,469	64,867	

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:成り行き値については、66.1%の人が利用していると答えており、現状維持で推移すると考え設定した。  
目標値については、平成22年10月からコミュニティバスをスタートさせ、公共交通を充実させることにより、平成23年度以降年間0.5%づつ利用者数を増加させることを目標にし、平成27年度の目標を69.0%に設定した。  
B:成り行き値については、2割程度の人が便利だと答えており、数字的には低い水準であることを踏まえて、平成21年度実績値20.8%で推移すると考え設定した。  
目標値については、平成21年度から実施している、環状バス運行等の実証実験を平成23年度まで継続した後、平成24年度から地域の特性に合った公共交通体系を整備し、目的に応じて円滑に移動できる環境を整えることで、平成24年度から成り行き値より若干上回る数値で推移すると考え、平成27年度目標値を30%に設定した。

基本計画期間における施策の方針

① 近隣他市町との公共交通体系の確立を図る。  
② 自家用車から公共交通への転換について市民意識の醸成に努める。  
③ 市民が利用しやすいコミュニティバスなどの公共交通の充実を図る。

## 施策マネジメントシート2(23年度目標達成度評価)

公共交通の充実

### 3 施策の特性・状況変化・住民意見等

【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)  
 ・市民は、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・タクシー運行事業者は、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。  
 ・区(自治会)等は地域での公共交通の推進に積極的に携わる。

イ)行政の役割(市がやるべきこと、県がやるべきこと、国がやるべきこと)  
 ・地域公共交通計画に基づいた住民ニーズの把握。  
 ・地域公共交通計画に基づいた交通不便地域の解消と交通弱者の外出支援。  
 ・地域公共交通計画に基づいた公共交通機関連携の推進。  
 ・公共交通に関する情報をわかりやすく市民に伝える。

【2】施策を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は今後どのように変化するか?(平成27年度を見越して)  
 ・公共交通活性化再生法が平成19年10月1日に施行され、国や県においても、環境対策としての公共交通機関利用促進が進み、地域公共交通への取り組みが活発化するとと思われる。  
 ・高齢化により公共交通の充実に対する要望が高まっているが、平成20年度には、市北部地域における11の民間バス路線が廃止となった。今後さらに高齢者等交通弱者に対する公共交通の必要性が高まってくる。  
 ・平成20年度より市の公共交通協議会を発足させ、地域公共交通の活性化と再生を推進することとした。  
 ・平成23年度、熊本都市圏協議会に公共交通作業部会を設置。今後は熊本都市圏の近隣市町村との連携した公共交通のあり方を検討することが必要になる。

【3】この施策に対して住民(対象者、納税者、関係者)、議会からどんな意見や要望が寄せられているか?  
 ・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。  
 ・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。  
 ・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23年度の施策評価(22年度振り返り)における総合政策審議会意見】  
 ・市が行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、未利用者の発掘を図ること。  
 ・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。  
 【平成23年度の施策評価(22年度振り返り)における議会意見】  
 ・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。

### 4 施策の評価

【1】施策の目標達成度(23年度目標と実績との比較)

A → ○【公共交通機関を利用している人の割合】  
 : 目標値67%を0.6%上回る67.6%であった。  
 B → ○【公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合】  
 : 目標値20.8%を23.8%上回る44.6%であった。

※左記の背景として考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)

・A・Bについて、レターバス(前年度に比べ、乗者数27,273人増、1便あたり乗者数5.9人増)、循環バス(前年度に比べ、乗者数131人増、1便あたり乗者数1.2人減)、パーク&ライド駐車場契約者(御代志、黒石、新須屋 対前年度比3人増)の定着が考えられる。

・熊本電鉄電車の23年度の乗者人員は、約176万5千人で、22年度に比べ、約9万5千人の増加である。

※○:目標達成 △:目標をほぼ達成(-5%程度) ×:目標を未達成

【2】施策の振り返り(施策の方針、経営方針の達成度等)

(1)市民アンケートの結果から「公共交通機関を使った合志市内での乗り換え・乗り継ぎ」は便利(やや便利)だと思っている人が44.6%で、前年度の26.0%から大きく上昇しているが、半数には満たない。  
 また、市のレターバス等、利用したことがない人が87.5%もあり、その理由としては、「自分で自動車、バイクを運転するから」が73.7%、「時間が合わない」12.3%、「目的地を通らない」11.2%が上位で、「レターバス等存在を知らない」は3.1%であった。  
 (2)平成23年度施策の方針である「近隣他市町との公共交通の体系の確立を図る」においては、熊本都市圏協議会の中に公共交通作業部会を設置し、各市町が抱えている課題等について協議を行なった。  
 (3)平成23年度経営方針である、①「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進める」においては、実証実験の結果に基づき、路線の再編を行ない、ダイヤの合理化を図った。(レターバス1便減、循環バス5路線のうち、3路線を乗合タクシーに変更。 ヴィーブル、老人憩の家、ユーパレス弁天、光の森など利用しやすい時間帯を設定)  
 ②「コミュニティバスの利用促進を図る」においては、利用者に対し、外出時の円滑な移動や公共交通に関する情報提供等を支援する「おでかけサポーター制度」を設け、地域公共交通の啓発を図った。(23年度登録サポーター数4名)

(5)事務事業貢献度評価の結果では、平成23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、合志市地域公共交通計画実施事業(合志市地域公共交通協議会運営事業を統合)があげられ、貢献した事務事業には翔陽高校線路線バス運行事業と湯ったり乗ったり弁天カード制度導入事業があげられた。

**【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)**

- ・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ってきた。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る。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る。
- ・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。
- ・周辺市町村と連携し、広域的な公共交通体系整備への取り組み。

**5 施策の23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24年7月11日)**

- ・レターバスを市民が利用しやすい仕組みを更に検討していく必要がある。

**② 総合政策審議会での指摘事項(平成24年7月25日、8月3日、8日まとめ)**

- ・市が行なっている公共交通事業については、市民ニーズを把握し、利用しやすいものとする。

**③ 議会の行政評価における指摘事項(平成24年9月21日)**

- ・利用者の立場に立ったダイヤ編成と他自治体との連携の強化を図ること。

**6 次年度に向けた取り組み方針**

**● 政策推進本部 平成25年度合志市経営方針(平成24年10月9日)**

1. 公共交通体系の確立に向け、新たな公共交通計画の策定に取り組む。
2. 市が実施しているコミュニティバスなどの更なる利用促進を図る。
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。

施策マネジメントシート3(23年度目標達成度評価)

基本事業名	12 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	市内外での移動が円滑にできる
----	----	----	----------------

成果指標名	単位	数値区分	21年度 現状値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
A 電車(熊本電鉄やJR)を使って移動が円滑にできていると答えた市民の割合	%	(成り行き値)目標値		(72.4) 73.0	(72.4) 73.2	(72.4) 73.4	(72.4) 73.6	(72.4) 73.8
		実績値	72.4	76.8				
B バスを使って移動が円滑にできていると答えた市民の割合	%	(成り行き値)目標値		(70.1) 70.5	(70.1) 70.8	(70.1) 71.0	(70.1) 71.3	(70.1) 71.5
		実績値	70.1	72.0				
C		(成り行き値)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)

A及びBの成り行き値については、既に7割を超える人が円滑に移動できていると答えており、数字的には高い水準にあると推察されることを踏まえて、21年度実績値で推移すると考え設定した。目標値については、21年度から実施している環状バス運行等の実証実験を23年度まで継続した後、24年度から地域の特性に合った公共交通体系を整備し、目的に応じて円滑に移動できる環境を整えることで、電車、バスを使っての移動は、23年度から成り行き値より若干上回る数値で推移すると考え、27年度目標値をそれぞれ、73.8%、71.5%と設定した。

8 基本事業の23年度の振り返り(目標達成度評価)と25年度に向けての課題

A・B併せて目標値を上回っており、近年の傾向から、現在公共交通を利用している人は、概ね満足しているものとする。今後は交通事業者、近隣市町と更なる利便性の向上に向けて検討が必要となる。また、市民の自動車利用から、自動車と公共交通利用併用への意識転換が必要である。

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	21年度 現状値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
A		(成り行き値)目標値						
		実績値						
B		(成り行き値)目標値						
		実績値						
C		(成り行き値)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23年度の振り返り(目標達成度評価)と25年度に向けての課題

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	21年度 現状値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
A		(成り行き値)目標値						
		実績値						
B		(成り行き値)目標値						
		実績値						
C		(成り行き値)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23年度の振り返り(目標達成度評価)と25年度に向けての課題