

施策マネジメントシート1(24年度目標達成度評価)

作成日 平成 25 年 6 月 17 日
更新日 平成 25 年 10 月 7 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,BI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台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	57,367				
		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	66.2				
	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	44.4				
	C		成り行き値							
			目標値							
			実績値							
	D		成り行き値							
			目標値							
			実績値							
	E		成り行き値							
			目標値							
			実績値							
事務事業数				本数		10	10	10	10	10
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		1,879	5,071	1,400	1,300	1,300
			地方債	千円		0	0	0	0	0
			その他	千円		21,652	3,493	6,208	5,000	5,000
			繰入金	千円		0	0	0	0	0
			一般財源	千円		25,679	41,091	51,020	52,298	50,786
			事業費計（A）	千円		49,210	49,655	58,628	58,598	57,086
			（A）のうち指定経費	千円		869	822	928	898	898
			（A）のうち時間外、特殊勤務手当	千円		45	24	24	25	25
			延べ業務時間	時間		2,059	2,448	1,930	1,930	1,930
			人件費計（B）	千円		8,309	9,965	7,792	7,792	7,792
	トータルコスト(A)+(B)	千円		57,519	59,620	66,420	66,390	64,878		

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考えを設定した。 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%ず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%で推移する考えを設定した。 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(24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) ・市地域公共交通計画に基づいた住民ニーズの把握。 ・市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。 ・市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) ・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。 ・車の保有台数が伸びていくのに反して、公共交通の利用は年々減少している。特にバス利用者の減が公共交通利用者の減につながっている。 ・24年度より国庫補助制度の見直しにより、国庫補助金が大幅に減額となり、一般財源の持ち出しが大きくなった。(一般財源 20,971千円から36,403千円へ 15,000千円増) ・循環バスの利用については固定化してきており、利用者が高齢化の傾向にあることから、このままだと利用者の減少が続くと思われる。 【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? ・議会からコミュニティバス運行事業者について、広く公募すべきではないかとの意見がある。 ・議会から各種の実証実験も終わったことから、具体的な数値目標を掲げ運行する時期に来ているのではないかと意見がある。 ・須屋地区の市民から、須屋線が拡幅されたことからレターバスを須屋地区に回して欲しい、もしくは光の森へ行きやすくしてほしいとの要望がある。 ・市民シンポジウムにおいて、参加者からガイドマップは大きくて持ち運びに不便なので、携帯版を作してほしいとの要望がある。 【平成24年度の施策評価(23年度振り返り)における議会意見】 1. 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。 【平成24年度の施策評価(23年度振り返り)における総合政策審議会意見】 1. 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。

4 施策の評価

【1】施策の目標達成度(24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】 ：前年度数値を1.4%、目標値を1.3%下回る66.2%で、達成度は98%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】 ：前年度より、若干下回ったが、目標値23.0%を21.4%上回る44.4%で、達成度193%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について、熊本電鉄の電車利用者は、前年度に比べ、△1,028人の1,764,592人であった。 免許証保有人口、自動車保有台数の増により、公共交通、特にバスの利用は年々低下してきている。 Bについては、コミュニティバス(レター・循環・乗り合い)の利用者は、21,800人増の78,283人であり、レターバスが接続しているJR光の森駅など、利用者が増えている状況である。
--	--

※○: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44.4%で、目標値を上回っているが前年度より若干減少しており、依然便利だと思っている人は半数に満たない。 また、市のレターバス等、利用したことがない人は86.3%となり、前年度よりわずかに減少した。「レターバス等存在を知らない」は3.3%で、前年度とほぼ同様の割合である。 (2)経営方針である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」については、市民からの要望に基づき、レターバスのダイヤを1日5便から6便(左右で12便)とし、利用者の利便を図った。結果は利用者の大幅な増加につながった。 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」については、秋に市民シンポジウムを開催し、公共交通の利用を促すとともに、利用促進策について市民からのアイディアを募った。現在、実施している「マイ時刻表」は、市民からの意見をもとに始まったものである。(シンポジウム参加者50名)また、おでかけサポーターの養成に努め、10名を新たに登録した。(24年度末登録者14名) 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」については、熊本市が取り組んでいるバス路線網再編について、熊本都市圏協議会公共交通作業部会の構成町村において、検討を進めている。 (3)事務事業貢献度評価の結果では、平成24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24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25年7月8日)

- ・市民が利用しやすい公共交通の仕組みを更に検討していくことが必要。

② 総合政策審議会での指摘事項(平成25年8月20日、8月26日、9月4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25年9月12日)

- ・パークアンドライド等利用者の立場で、更なる利便性の向上に努めること。

6 次年度に向けた取り組み方針

● 政策推進本部 平成26年度合志市経営方針(平成25年10月7日)

1. 平成25年度で改定を行なった「合志市公共交通計画」に基づく事業の実施に努める。
2. 市民の公共交通への関心を高め、コミュニティバスなどの更なる利用促進を図りながら、マイカーと公共交通の共存を目指す。
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(24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	77.6			
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	72.2	72.6			
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、バスを使つての移動は、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24年度の振り返り(目標達成度評価)と26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。ただし、公共交通の利用者は減少しており、公共交通の利用を促す啓発は今後必要である。循環バス利用者は固定化してきており、高齢化の傾向から利用者が減少してきている。レターバスとの連結など、更に移動が円滑にできるよう、路線の見直し等が必要と考える。

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24年度の振り返り(目標達成度評価)と26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24年度の振り返り(目標達成度評価)と26年度に向けての課題