

施策マネジメントシート1(27年度目標達成度評価)

作成日 平成 28 年 7 月 22 日
更新日 平成 28 年 7 月 22 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	坂本 政誠
	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	大茂 竜二
					関係課	まちづくり対策室、建設課、高齢者支援課		

1 施策の目的と指標 **新政策** **V 都市基盤の健康** **施策** **25 公共交通の充実**

① 対象(誰、何を対象としているのか) * 人や自然資源等
市民

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	

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

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	

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

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	58,237	59,067	60,008	
		見込み値							
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	69.7	65.6	65.9	
	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	47.2	43.2	47.4	
	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				10	10	9	8	8	
施策コスト	事業費	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	4,062	3,875	4,761
		地方債	千円		0	0	0	0	0
		その他	千円		21,652	3,493	6,378	5,326	5,062
		繰入金	千円		0	0	0	0	0
		一般財源	千円		25,679	41,091	43,028	54,058	64,761
	事業費計(A)		千円		49,210	49,655	53,468	63,259	74,584
	(A)のうち指定経費		千円		869	822	724	712	548
	(A)のうち時間外、特殊勤務手当		千円		45	24	11	19	2
	人件費	延べ業務時間	時間		2,059	2,448	2,536	2,150	2,250
人件費計(B)		千円		8,309	9,965	10,103	8,753	8,354	
トータルコスト(A)+(B)		千円		57,519	59,620	63,571	72,012	82,938	

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%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(27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27年度の施策評価(26年度振り返り)における議会意見】

1. 高齢化の中で、交通難民解消のためデマンド交通システムの構築を図ること。
2. 周辺自治体と連携して広域的な公共交通体系の整備に努めること。

【平成27年度の施策評価(26年度振り返り)における総合政策審議会意見】

1. 公共交通の利用者増のため更なる周知を図ること。
2. 行政と事業者が一体になって、公共交通との接続のための環境を整備すること。

4 施策の評価

【1】施策の目標達成度(26年度目標と実績との比較)

- A → Δ【公共交通機関を利用している人の割合】
 : 実績値は65.9%で、前年度実績値を0.3%上回り、27年度目標値を3.1%下回っており、達成度は95.5%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】
 : 実績値は47.4%で、前年度実績値を4.2%、27年度目標値を17.4%上回っており、目標を達成できた。

※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: 前年度実績値をわずかに上回っているが、平成27年10月からの運賃値上げに伴い、利用者数の対前年度比は、レターバス98%・循環バス86%・乗り合いタクシー99%といずれも利用者が伸び悩んだ。

B: 前年度実績値を上回っているが、平成27年4月から利用が開始されたバスロケーションシステムにより、バスの運行遅延による不安感の軽減に努めたことや平成27年10月からのダイヤ改正に伴い、レターバスの平均遅延時間が14.2分から6.2分に改善されたことにより、円滑な乗り継ぎ環境の改善に繋がった。

※○:目標達成 Δ:目標をほぼ達成(-5%) ×: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)経営方針である

①「市の次期総合計画の見直しと並行し、利用者の意向を踏まえ、まちづくりの将来的展望に立った「地域公共交通計画網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」を策定し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。」については、前計画の「合志市地域公共交通計画」が平成27年度末で計画期間を終了することを受け、今後多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に寄与する交通網の形成を目指し、平成27年度に「合志市地域公共交通網形成計画」を作成した。平成28年度から計画に基づき、各事業を行うこととしている。

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。」については、平成27年10月から運行赤字削減策としてコミュニティバスの料金改定を行った。またレターバスの遅延解消のためダイヤ改定を行い、また循環バス須屋線についてはレターバスとの乗り継ぎで、光の森方面へのアクセス確保のためにダイヤ改定を行った。

また、レターバスは交通渋滞により遅れが生じやすいため、利用者の不便さや不安を少しでも解消する目的でバスロケーションシステムを平成27年4月から利用を開始した。

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において検討を進めている。また、共通の取り組み課題であるパークアンドライドの推進を図るために、公共交通利用促進キャンペーンに併せ、構成自治体と連携して熊本市(びぶれす広場)においてパークアンドライド啓発用グッズ、ポケットティッシュ約2,500個を配布した。なお、平成28年度からは、熊本都市圏協議会事業は現状維持での事業として、連携中枢都市圏構想の事業として継続していくこととなっている。

(2)事務事業貢献度評価の結果では、平成27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、パーク&ライド駐車場運営事業があげられ、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、コミュニティバス利便性向上推進協議会参画事業があげられた。

【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27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28年7月26日)

- ・合志市地域公共交通網形成計画に基づき各事業を推進していく。

② 総合政策審議会での指摘事項(平成28年8月9日、17日、24日まとめ)

- ・公共交通の利用者増のための取り組みを図ること。
- ・公共交通の利便性の向上に努めること。
- ・乗り合いタクシーの運営の工夫を検討すること。

③ 議会の行政評価における指摘事項(平成28年9月23日)

- ・高齢者が利用しやすいよう、バス停などの表示を工夫すること。(バスロケーションシステム)
- ・電鉄バスの便数が減っているため、レターバスの本数を増やすなどし乗り継ぎしやすくすること。

6 次年度に向けた取り組み方針

● 政策推進本部 平成29年度合志市経営方針(平成28年10月3日)

1. まちづくりの将来的展望と利用者の利便性を踏まえて策定した「地域公共交通網形成計画」に基づき、広域的な視点に立った、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を図る。
2. 市民の公共交通への理解と関心を高めるため、コミュニティバスの周知に努める。
3. よりきめ細やかな公共交通の利便性の向上のため、バスロケーションシステムの利活用を促し、更なる利用促進を図る。