

施策マネジメントシート1(20年度目標達成度評価)

作成日 平成 21 年 6 月 23 日
更新日 平成 21 年 10 月 23 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	施策統括課	企画財政課	施策統括課長名	濱田 善也
	施策No. 4	施策名	公共交通の充実	関係課	総務課、高齢者支援課、建設課		

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電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			
	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			
	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	5,468,386			
	B	人	目標値			(1,279,242) 1,188,000	1,140,000	1,094,000	1,048,000	1,048,000	
			実績値	1,289,608	1,237,927	1,188,000	1,238,252	1,468,386			
	C	人	目標値			(4,078,254) 4,024,000	3,782,000	3,555,000	3,328,000	3,328,000	
			実績値	4,574,670	4,281,300	4,024,000	4,198,199	(仮) 4,000,000			
	D		目標値								
			実績値								
	E		目標値								
			実績値								
事務事業数				本数		5	6	5	8	8	
施策コスト	事業費	財源内訳	国庫支出金	千円			0	0	0	25,000	28,000
			都道府県支出金	千円			1,470	1,391	0	0	0
			地方債	千円			0	0	0	0	0
			その他	千円			0	0	0	0	0
			繰入金	千円			0	0	0	0	0
			一般財源	千円			18,600	17,264	14,323	39,846	28,972
		事業費計 (A)	千円	0	0	20,070	18,655	14,323	64,846	56,972	
		(A)のうち指定経費	千円			0	0	0	504	300	
		(A)のうち時間外、特殊勤務手当	千円			0	109	0	504	300	
		人件費	延べ業務時間	時間			1,586	1,612	1,443	1,925	1,304
	人件費計 (B)		千円			6,344	6,448	5,771	7,701	5,214	
	トータルコスト(A)+(B)			千円	0	0	26,414	25,103	20,094	72,547	62,186

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。

施策マネジメントシート2(20年度目標達成度評価)

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)
 ・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。

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)

- ・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。

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22年度を見越して)

- ・高齢化により公共交通の充実に対する要望が高まる。
- ・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行い、平成20年度からは公共交通協議会を立上げ検討を行っている。
- ・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。
- ・ガソリン代の高騰により、自家用車から公共交通機関利用へ移動手段を見直す市民が増えた。
- ・平成20年度、「合志市地域公共交通計画」が策定された。

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。・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。
- ・市民ワークショップで、「公共交通が充実していないので不便」「各施設へ移動するための交通の便が悪い」「交通(バス、電車など)のアクセスが悪いので、合併都市として総合交通体系の整備が必要」との意見があった。
- ・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。

4 施策の評価

① 施策の目標達成度(20年度目標と実績との比較)

A → ○【 公共交通の利用者数	】
：19年度比 100.6% 31,935人の利用者増	
B → ○【 公共交通の利用者数(電車)	】
：19年度比 118.6% 23万人の利用者増	
C → -【 公共交通の利用者数(バス)	】
：	
D → 【	】
：	
E → 【	】
：	

※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: ガソリン代高騰による自家用車から公共交通機関利用へ見直す市民が増えた。
 B: 電鉄新須屋駅の移転新設による新たな利用者増。平成20年度3月から始まった運行時間延長(藤崎宮前駅最終22時25分)による利用者増。鉄軌道交通の定時性に対する評価による増(時刻表どおりの運行が可能)
 C:

※○: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、全庁横断課題との連携の達成度等)

- ・施策の方針に掲げる市内全域、近隣他市との公共交通体系の確立に向け、平成21年1月に「合志市地域公共交通計画」を策定し、子育て支援等も含め交通弱者に対する対応等、公共交通のあるべき姿を明らかにした。
- ・事務事業貢献度評価の結果では、平成20年度施策の成果向上につながった事務事業は特に表れていないが、合志市公共交通協議会運営事業による合志市公共交通計画書の策定により、次年度に向けて取り組む方向性が示された。

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)

- ・現在までは、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。現状では外的要因により施策の目標値が増減しており、今後は、「合志市地域公共交通計画」に掲げた目標に向け、いかに具体的な事業を展開していくかが課題となっている。

施策マネジメントシート2(20年度目標達成度評価)

5 施策の20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21年 7月 2日)

- ・バス利用者が若干減少しているが、これは、バスから電車への乗り換えや赤字既存バス路線の廃止が影響していると考えられ、電車の持つ定時性(時刻通りに到着)が理解されたと思うが、今後はバスの利便性を高めるため、市民ニーズに合うような市内循環バスの運行を図ること。
- ・事務事業貢献度評価結果では、施策目標に対し、事務事業が直結していない結果となっている。事務事業の貢献度が低いという結果になったのは施策及び基本事業の目的(対象と意図)の設定によることも考えられ、今後(第2期基本計画策定)の検討を要する。

② 総合政策審議会での指摘事項(平成21年 8月 5日、8月10日、8月26日、9月3日まとめ)

- ・高齢者対策を前提とした、公共交通網の充実、特にバスを活用した検討を現状分析を踏まえて実施する。
- ・熊本電鉄(鉄軌道)との連携を図った公共交通対策をさらに推進すること。(パークアンドライドやJR、市電との連結)

③ 議会の決算審査における指摘事項(平成21年10月 2日)

- ・交通弱者への対応として、コミュニティ交通の導入促進。

6 次年度に向けた取り組み方針

● 政策推進本部 平成22年度合志市経営方針(平成21年10月23日)

- 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すすめる。

基本事業名		11 公共交通の利便性の向上		基本事業担当課		企画財政課				
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		
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		
			目標値							
			実績値							

8. 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。

9.基本事業の20年度の振り返り(目標達成度評価)と22年度に向けての課題

・A、Bとも目標値を超えているが、対前年でみると、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は増え、逆に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減少している。この増減は、時刻どおり運行できる鉄軌道における定時性と、渋滞等でこれに欠けるバスとの性格的な違いが一因であろうが、どちらも市の施策に起因するものとは考えがたく、外的要因によるものと言える。今後は、「合志市地域公共交通計画」に基づき、市独自の施策として現状に適した効果的な事業をいかに実行していくかが課題となってくる。

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		企画財政課					
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			
			目標値								
			実績値								
			目標値								
			実績値								

8. 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。

9.基本事業の20年度の振り返り(目標達成度評価)と22年度に向けての課題

・目標値を前年に引き続き達成できず、市内での乗り換え、乗り継ぎが不便と答えた市民の割合が前年よりもさらに増加している。ガソリン代の高騰等による自家用車から公共交通機関への見直しなど、市民の公共交通に対する考え方の変化によるものも一因であろう。平成18年度より、循環バス等の施行運転を行いながら市民意向の把握に努めているが、今後は、平成20年度に策定した「合志市地域公共交通計画」に基づき、市独自の施策として現状に適した効果的な事業をいかに実行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							

8. 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)

9.基本事業の20年度の振り返り(目標達成度評価)と22年度に向けての課題