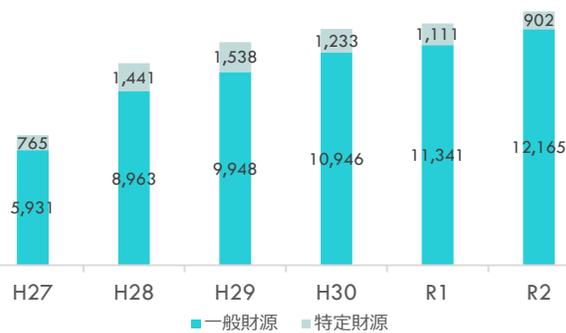
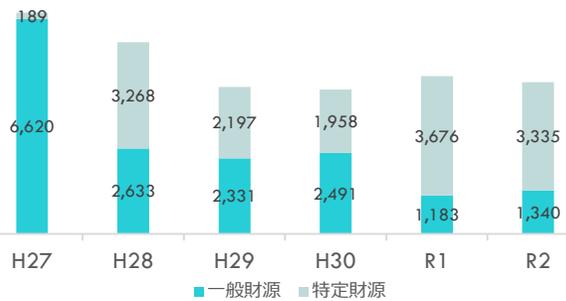


公共交通課

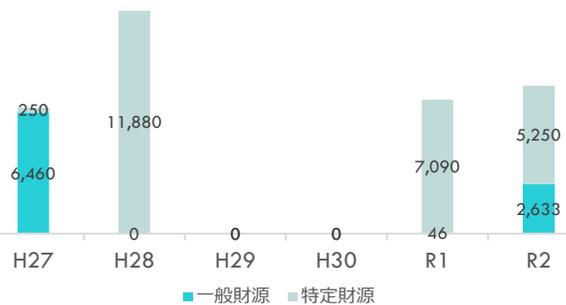
経常的経費の財源(万円)



臨時的経費の財源(万円)



普通建設事業費の財源(万円)

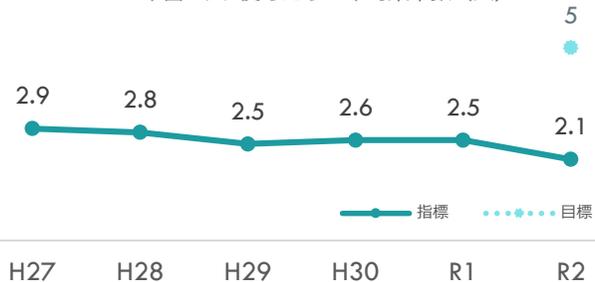


現状と課題

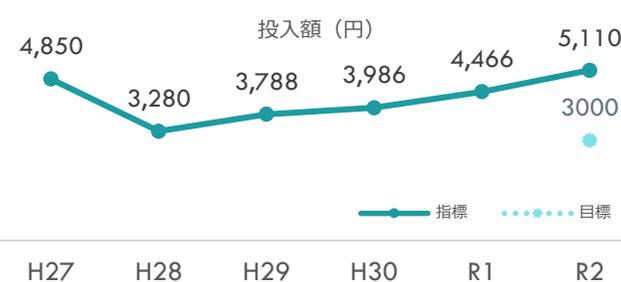
市内には、路線バス、JR、定期船、タクシーなどの公共交通機関があり、市内ほぼ全域をカバーしています。路線バスは、利用低迷を要因とした運賃収入の減少等により、路線の維持が困難となってきています。JRは、山陽本線と赤穂線が運行されていますが、県中心部から離れるほど利用者が少なくなっているため、県東部に位置する本市においては利便性が低くなっています。本土と島を結ぶ定期航路は、民間事業者が運航していますが、架橋完成に伴う定期船利用者の激減により、航路維持が困難になっており、国の支援を受けながら持続可能な定期航路の運営が求められています。超高齢社会が到来する中、通院、買い物時の安心で便利な移動手段の確保が求められています。財政負担の抑制の観点からも、運行の効率化を図り、総合的に連携した地域の公共交通体系を構築していかなければなりません。

成果指標

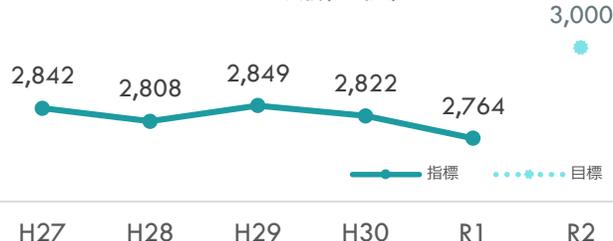
市営バス1便あたりの平均乗車数(人)



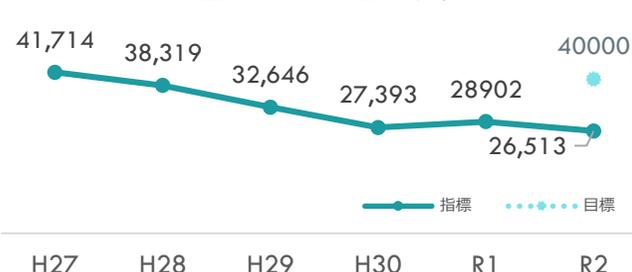
市営バスの運行維持・確保に係る市民1人あたりの税金投入額(円)



JR山陽本線・赤穂線の1日あたりの乗車人員(市内9駅の合計)(人)



離島航路年間乗船客数(人)



指標の説明・・・

路線バスをはじめとする公共交通は、子どもや高齢者等の交通手段を持たない人にとっては欠かせないものです。公共交通は地域の財産であり、市民自らが守り育てていかなければその確保・維持が困難になるという共通した認識のもと、市、市民、事業者等が協働し、公共交通を利用する市民の割合を上げていくことが必要です。その結果、公共交通の維持に係る市民1人あたりの税金投入額を抑えることができ、誰もが利用しやすい交通手段の確保・維持につながります。

課題に対する主な取組

課題	課題に対する主な取組	概要	臨経区分	予算執行(万円)	特定財源(万円)	アウトプット(どのくらいの事業や取組を行ったか)	アウトカム(どれだけの成果が得られたか)
公共交通の維持確保	まちの活性化につなげる公共交通体系の構築	市営バス駐車場整備	普通建設事業費	5,557万円	3,350万円	市営バス駐車場及び市営バス管理事務所移転により、備前片上駅を起点とした運行ダイヤに修正。	市営バス利用者数86,682人
公共交通の維持確保	路線バスの確保・維持と利便性向上	低床バスの導入	普通建設事業費	1,945万円	1,900万円	低床バス1台を導入	足が不自由な方や車いすの方が利用しやすい環境となった。
公共交通の維持確保	路線バスの確保・維持と利便性向上	音声案内システムの導入	—	384万円	—	既存の路線バス5台に音声案内システムを導入	行先等が音声で案内されるようになり、観光客等が利用しやすい環境となった。
公共交通の維持確保	公共交通空白地域の対策	生活交通チケットの交付	経常的経費	1,563万円	1,563万円	生活交通チケット2,132件交付	チケット利用率48.7%
公共交通の維持確保	海上交通の確保	国庫補助航路の認定	—	2,002万円	1,621万円	令和2年度も引き続き国の離島補助航路として認定	年間利用者数26,513人

施策の評価

一次評価者	役職	公共交通課長	令和2年3月には「備前市地域公共交通網形成計画」を策定し、目標の実現に向けての検討及び事業に取り組みました。主な取り組みとして市営バス駐車場整備では、環境整備と市営バスダイヤ改正により備前片上駅が市営バスとJR鉄道駅の交通結節点となること、また低床バスと音声案内システムの導入によるバス車内の利用環境の向上を図りました。成果指標はコロナ禍による不要不急の移動自粛等の影響もあり、軒並み前年度成果を下回ることになりましたが、引き続き目標の実現に向けて取り組みます。
	氏名	杉田 和也	
二次評価者	役職	市民生活部長	自らの移動手段を持たない交通弱者をはじめ、市民が広く市内外で活動できるよう公共交通の果たす役割は大きい。行政はその環境整備に努める必要があり、市内を運行する路線バス、船、タクシー、そして市外へと結ぶJRなど、将来にわたる持続可能な交通体系に向けて絶え間ない改善の努力を続けることが肝要である。地域公共交通網形成計画に基づいた改善目標や市民ニーズに即した見直しなど着実に進展させなければならない。
	氏名	藤田 政宣	