

備前市施策評価シート

(平成17年度事業)

施策名 (小項目)	公共交通	コード 01-01-12	担当課 電話	企画財政部 企画課 64-1871
--------------	------	-----------------	-----------	----------------------

備前市総合計画の内容から記載する

施策の体系	大項目(基本目標) 安全で快適に暮らせるまちづくり	中項目(基本施策) 生活しやすいまちづくり
① 施策の対象と目的 (誰のために、何のために)	市民が通院・通勤・通学・買い物等の移動手段である公共交通機関としてのバス路線の利便性と効率性を高めるとともに、鉄道や定期船については、利便線の向上を図り、にぎわいのあるまちづくりをめざします。	
② 市民ニーズ (反応、問合せ等)	バス路線は、高齢者や児童・生徒など車を運転できない市民にとっての、移動手段として重要性は高まっている。市民意識調査では、バス路線の重要度は高いが満足度は低いという結果が出ているが、バスの利用者は少ない。鉄道については、延長運行と増便、定期船については、乗降の安全性の確保が望まれている。	
③ 現況と課題 (総合計画から現在の問題点を抽出)	市内のバス路線は国道2号、250号を運行している幹線と、それ以外の生活路線に大別されます。H18.12月より、宇野バス路線のうち片上・日生間が休止され、その代替として備前バスが運行することとなったが、便数は大幅に減少する予定。ほぼ全市の路線を備前バスが運行することとなるが、市民のニーズはあるものの実際には乗車しないという現実もある。生活路線については、市がバス会社への運行補助金を交付することにより路線を維持している。鉄道は、東西に2路線運行されているが、利用者数の減少傾向にあり、利用促進策が必要である。定期船も日生諸島の過疎化のため減少しているため、島の活性化を図り交流人口の増加を図る必要がある。	
④ 施策展開 (総合計画の施策部分から、実施する施策を抽出)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道利用促進及び増便要請</li> <li>・ バス路線網と運行の充実</li> <li>・ 定期船乗り場の改修</li> </ul>	

⑤ 施策成果指標の検討・設定(基本目標・基本施策・施策意図から検討する)

意図・推進内容のキーワード	考えられる施策成果指標名	順位
路線バスの便数の検討	週に1回以上市内路線バスを利用している市民の割合	1
利便性	乗車人員	2
JR増便要請	乗降人員	3

施策に対する成果指標名	単位	評価年度	目標値		ベンチマーク	指標の説明
			H17	H23		
1 週に1回以上市内路線バスを利用している市民の割合	目標	7.0		8	9	バス利用者数の動向(市民意識調査結果)
	実績	6.7				
	達成率	95.7				
参考1 乗車人員	目標	130,000		130,000	140,000	一人あたり補助金額が低いほど効率的である。
	実績	76,809				
	達成率	59.1				
参考2 JR乗降人員	目標	3,300		3,300	3,300	乗降客数が多ければ便数の増加や延長が可能
	実績	3,269				
	達成率	99.1				
参考3	目標					
	実績					
	達成率	% #DIV/0!				

市民意識調査結果	施策名	調査年度	H18	H19	H20	H21	H22
			バス路線	重要だと思っている市民の割合 %	22.2		
		満足している市民の割合 %	9.8				

⑥ 施策構成事務事業の評価

担当課長評価

施策を構成する事務事業名 ( )はその人件費(単位:千円)	事務事業評価結果 A~E (高~低)	細事業一覧表	直接事業費(単位:千円)		優先順位 (A~C)
			17年度事業費		
1 市営・福祉バス運行事業 (4,705)	C	市営・福祉バス運行业務	10,425		B
2 路線バス維持事業 (7,490)	C	路線バス運行補助金	30,000		A
3 旧片上鉄道沿線地域活性化事業 (1,080)	C	片上・柵原間バス事業負担金	5,761		C

この施策に要した費用(人件費込、単位:千円)

H17  
59,461

⑦ ⑥以外で、目標達成に必要な新規事業及び連携させる他部署の事業

実施主体	新規に必要な事業・連携が必要な事業	その説明
JR	鉄道	生活バス路線と幹線JR路線との利便性の向上。
都市整備課	都市交通施設	駐車場確保により公共交通機関との利便性が図れる。
商工観光課	中心市街地の活性化	市の活性化により、移動人口を増やす。
バス会社	経費削減と便数、経路の検討	経費削減により補助金の減と乗車人員の増の努力。
ボランティア・NPO	ボランティア・NPOによる交通網整備	交通手段弱者に対する相互援助(代行運転)。

⑧ 施策の評価

5:非常に高い 4:高い 3:どちらともいえない 2:低い 1:非常に低い

項目	一次評価		二次評価	
	評価	判断理由	評価	判断理由
1 目的達成度	1	利用者は少ない一方で、重要度は高いと考えている市民が多いという現状が目的達成の妨げになっている。	1	同左
2 事業構成の適当性	2	事業に連携がない。	2	同左
3 施策の有効性	3	要望が多い施策であるが事業が民間だよりで主体性がない。	1	同左
今後の展開・協働の可能性・事業の見直し等の担当への指示		<p>今後は人口減少によりますます要望が多いが絶対的乗車数の減少が見込まれる。このまま減少が続く中で何時までも高額の補助金行政をするか、過疎地ではデマンドタクシーを検討するなど、交通体系プロジェクトの答申を踏まえて、効果的廉価での運営を検討すること。</p> <p>デマンドタクシー、ボランティア等による交通手段弱者に対する相互援助などの推進</p> <p>成果指標・参考1の「一人あたり補助金額が低いほど効率的である」の評価ができない</p>		
担当部長コメント		本市の交通体系は、昨年見直しが行われたもののまだ完成されたものではない。運行経費が増大する中で、お年寄りや子どもなどの利用者の利便性に配慮した公共交通機関として、効率的な交通体系を引き続き模索していく必要がある。		