

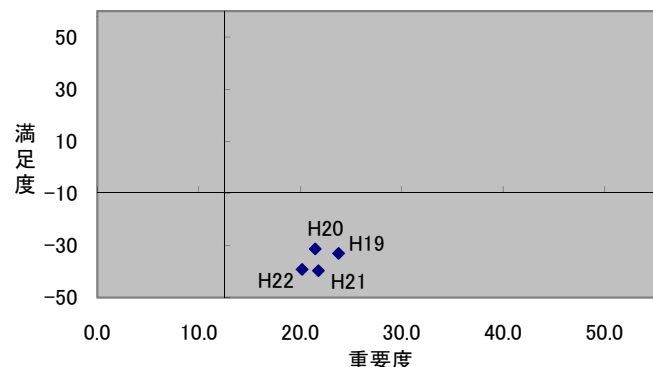
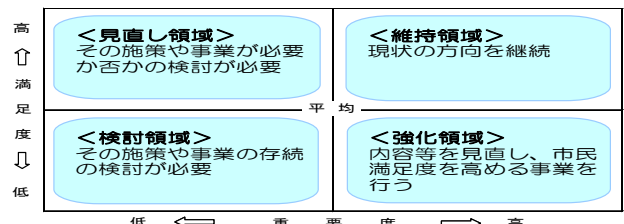
施策名 (小項目)	公共交通	コード	作成者	役職	企画課長
		01-01-12		氏名	藤原 一徳
				電話	64-1871
				このシート作成に要した時間	2.0 時間

備前市総合計画の内容から記載する

政策の体系	基本目標(大項目)	安全で快適に暮らせるまちづくり
	基本施策(中項目)	生活しやすいまちづくり
① 対象と目的 (誰のために、何のために)	児童、生徒、高齢者、障害者等の交通手段を持たない市民が、通学、通勤、通院、買い物等をするための移動手段を確保する。また、環境保全の観点から、マイカー通勤の自粛を促進するため、公共交通機関の利便性の向上に努める。さらに、JRの利用促進を図るため、増便を要望する。	
② 現況と課題 (総合計画から現在の問題点を抽出)	毎年、JR赤穂線及び山陽本線の増便、延長をJR西日本に関係団体、関係機関と連携して、要望運動を展開しているが、未だに実現していないのが現状である。今後は、定住自立圏形成推進の中で新たな促進策を模索して、増便、延長を図っていく必要がある。また、バス事業についても高齢者、児童・生徒など、車を運転できない市民の交通手段として欠かせないため、今後も引き続き利用実態にあった路線、運行形態など、全体的な検討を行い、利用増進を図る必要がある。定期船も日生諸島地区については、過疎化傾向にあるので、島の活性化を図り定住・交流人口の増加を図る必要がある。	
③ 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>	

④ 市民意識調査による施策の重要度・満足度

調査年度	H19	H20	H21	H22
重要度(%)	23.8	21.5	21.8	20.2
満足度(%)	-33.1	-31.4	-39.7	-39.2



調査結果に対するコメント、市民の反応等  
 [ 調査対象でない施策は、市民の反応等 ]  
 公共交通の重要度は、37施策中8番目と非常に高いが、満足度は33番目と非常に低い。また、「週1回以上利用している」市民の割合は、3.8%から2.7%と毎年減ってきている。市民からは、バス路線の増便、ディマンドタクシー等の要望が出ているが、今後は、市民ニーズを的確に把握し、路線バスを含む公共交通体系の再検討を行うことなどによって、市民の満足度を上げる必要がある。JRの増便及び延長運行については、引き続き要望していく。

⑤ 施策成果指標(基本目標・基本施策・施策意図から設定)

施策に対する成果指標名	単位	過年度実績		評価年度	成果指標の計算式の説明 ベンチマークの説明	目標値	
		H19	H20	H21		H22	H28
成果指標 週1回以上バスを利用している市民の割合	目標	%	7.0	7.0	7.0	H22	7.0
	実績	%	4.6	4.1	3.8	H23	5.0
	達成率	%	65.7	58.6	54.3	H28	5.0
	ベンチマーク						
参考指標① 備前バス路線の乗車人員	目標	人/年	220,000	220,000	220,000	H22	260,000
	実績	人/年	286,346	284,404	256,964	H23	260,000
	達成率	%	130.2	129.3	116.8	H28	260,000
	ベンチマーク						
参考指標② 市営バス路線の乗車人員(和意谷、三国東西線)	目標	人/年	11,000	10,000	10,000	H22	7,000
	実績	人/年	8,966	9,558	7,666	H23	6,000
	達成率	%	81.5	95.6	76.7	H28	6,000
	ベンチマーク						
参考指標③ 備前バス片上～柵原線(旧片上鉄道沿線地域活性化事業)の乗車人員	目標	人/年	50,000	50,000	50,000	H22	35,000
	実績	人/年	48,927	38,997	31,190	H23	35,000
	達成率	%	97.9	78.0	62.4	H28	35,000
	ベンチマーク						

⑥ 施策構成事務事業の評価

施策を構成する事務事業	事務事業評価結果 A～E (高～低)	細事業	事業分類	事業費等(単位:千円,人)									施策への貢献度 ☆☆☆☆☆ ～ ☆	経費の性質 義務的 経常的 その他	
				平成19年度			平成20年度			平成21年度					
				直接事業費	人件費	人工数	直接事業費	人件費	人工数	直接事業費	人件費	人工数			
1	JRへの要望事務	C	JRへの要望事務	内部管理	0	1,208	0.12	0	185	0.02	0	93	0.01	☆☆	人件費のみ
2	公共交通利用促進対策事業	C	JR赤穂線東片上駅前整備関係事務	内部管理				0	556	0.06	0	205	0.02	☆	人件費のみ
			公共交通利用促進対策事業	内部管理				0	482	0.05	50	356	0.04	☆☆	その他
3	市営バス運行事業	C	市営バス運行業務	単市	4,737	1,076	0.11	5,084	835	0.09	5,006	855	0.09	☆☆	その他
4	路線バス維持事業	C	路線バス運行補助金	単市	70,000			70,032			70,030	372	0.04	☆☆☆	その他
			バス運行形態調査検討事務	内部管理	0	8,002	0.81	0	835	0.09	0	855	0.09	☆☆☆	人件費のみ
5	旧片上鉄道沿線地域活性化事業	C	片上・柵原間バス事業負担金	単市	5,797			4,700			4,700	93	0.01	☆	その他
			片鉄沿線地域活性化対策協議会運営事務	内部管理	5	508	0.05	5	574	0.06	5	204	0.02	☆	その他
				この施策に費やした資源(単位:千円,人)											
				平成19年度			平成20年度			平成21年度					
				80,539	10,794	1.09	79,821	3,467	0.37	79,791	3,033	0.32			

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	説明・期待される効果
バス事業者	経費削減と便数、系統の検討	経費削減と利用者の増加により、補助金額が減となる。
都市整備課	駅周辺への駐車場の整備	パークアンドライドにより、JR利用者の増加を図る。
東備西播定住自立圏形成推進協議会	交通部会における共生ビジョンの具現化	圏域を構成している赤穂市、上郡町と一体となって、バス交通やJR赤穂線、山陽本線等公共交通の利便性の向上を図る。
JR赤穂線利用を促進する会	増便・延長運動等の実施	市民及び沿線自治体と連携して運動することにより、JR利用者の増加を図る。

⑧ 施策の評価

項目	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	
		判断理由(なぜ、そのランクと評価したのか)	
1 <成果指標の妥当性> 施策の目的・成果を表現しているか?	2	本市のバス路線維持には多額の一般財源を必要としている。基本的に、バス運行経費から料金収入を差し引いた金額について、補助金あるいは委託料として支出しているため、利用人数が増えれば増えるほど一般財源の持ち出しは少なくなる。究極の目標は料金収入で運行経費を賄うことである。	
2 <事業構成の妥当性> 手段は最適か?	3	関係事業者、団体、機関と連携した施策を実施することから、事業構成は適当である。	
3 <施策の有効性> 指標分析、評価年度・中長期の達成見込みは?	3	市民の移動手段の確保とその利便を図るためには、これまでの施策を基に創意工夫して推進していく必要がある。	
本年度(H22年度)取組内容 (課題解決状況)		バス路線等については、乗降客の実態調査などにより市民ニーズの的確な把握に努め、費用対効果を考えダイヤ、路線等の見直しを行い、より利便性の高い公共交通体系の確立を目指していく。また、定住自立圏形成推進圏域団体等の関係者との連携を密にして、圏域バスの導入やJR利用促進の具体策を検討、実施していく。	
翌年度(H23年度)取組目標		市民の利便性、費用対効果を総合的に考え、本市に見合った公共交通体系の構築を目指していくとともに、補助金等の削減を考えていく。	
二次評価者コメント 役職 総務部長 氏名 馬場 鉄二		バス路線を維持することによって地域住民が安心感を得ることは考えられます。一方で、経費に見合った効果を得ることも大切です。公と民間の役割分担のバランスをとりながら効率的な運営に努めてください。	
		基本施策への貢献度	3 中立