

総合計画体系	政策名	Ⅱ 環境に配慮した安全・快適な生活環境づくり 《定住環境》	施策主管課	地域振興課
			施策統括課長	小川 忍
	施策名	9 公共交通ネットワークの整備	関係課	長寿障がい福祉課,教育総務課,自治振興課

1. 施策の目的と指標

目的	①対象(誰、何を対象としているのか)	対象指標		単位	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度			
		A	B			実績	実績	実績	実績	実績	実績			
目的	公共交通機関利用者	A	公共交通機関利用者数	人	実績	677,339	649,298	632,466						
						見込		720,000	720,000	720,000	720,000			
		B				実績								
							見込							
		C				実績								
							見込							
	公共交通機関を使って日常生活で安全・便利に移動ができるようにする。	②意図(どのような状態にするのか)	成果指標		単位	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		
			A	公共交通ネットワークに満足している市民の割合			%	実績	35.5	39.8	37.5			
									目標	(50)	38.0	40.0	40.0	40.0
			B	市民バス利用者数(だんだん夕シを含む)			人	実績	262,930	258,819	246,927			
									目標	(280000)	280,000	280,000	280,000	280,000
			C	民間路線バス利用者数			人	実績	89,194	89,719	92,079			
目標	(90000)	90,000			90,000	90,000			90,000					
D	JR木次線の1日平均乗車人員	人	実績	891	824	804								
				目標	(950)	950	950	950	950					
成果指標設定の考え方(成果指標設定の理由)	A)公共交通機関で安全で便利な移動ができれば、市民満足度は向上するはずだと考えた。B)C)D)公共交通機関で安全で便利な移動ができれば、公共交通機関の利用者は増加するはずだと考えた。													
成果指標の測定企画(実績値の把握方法)	A)市民アンケート調査で把握「あなたは、雲南市の公共交通機関(バス・JR)に満足していますか？」 B)C)D)地域振興課で把握													
目標設定とその根拠(基本計画策定時)	A)公共交通ネットワークに満足している市民の割合は、過去の実績から成行値は低下傾向と予測する。目標値は、過去の実績値も勘案し、現状から向上を図り40%の水準に達することを旨とする。B)市民バス利用者は、H21年度は新型インフルエンザの影響での大きな減少が見られるが、成行値は、H20年度以前と同様の減少傾向になると予測する。目標値は市民バスの利用促進策により減少に歯止めをかけ現状維持とする。C)民間路線バス利用者数は、近年かなり減少してきており、成行値は現状値で下げ止まると予測する。また、民間バスの利用促進策は難しいことから、目標値は成行値と同値とする。D)JR木次線の平均乗車数は近年の減少傾向であり、成行値も減少傾向とする。目標値は市民バスとJR木次線のダイヤ調整などにより、JRの利便性も確保していく現状値の維持とする。													

2. 基本事業の目的と指標

基本事業名	対象	意図	成果指標	単位	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
① 交通体系の充実・強化	公共交通機関利用者	利便性の高い公共交通機関を利用できるようにする。	市民バス使用料収入、民間路線バス利用者、JR木次線の1日平均乗車人員	千円 人	実績	29,897 89,194・891	29,985 89,719・824	28,767 92,079・804			
② 多様な交通サービスの提供	公共交通機関利用者	多様な交通サービスを受ける。	公共交通機関を便利だと感じる市民の割合	%	実績	27.4	34.7	33.7			
③					実績						
④					実績						
⑤					実績						

3. 施策の役割分担と状況変化

	住民(事業所、地域、団体)の役割	行政(市、県、国)の役割
① 役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通を積極的に利用する。 ●乗車時のマナー向上に努める。 ●駅舎及びバス停等の美化に努める。 ●事業者は、公共交通サービスの向上に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者、障がい者や児童、生徒等の交通手段を確保する。 ●公共交通機関同士の接続に配慮したJRや市民バスのダイヤ改正及び路線やルートの見直しを行い、利便性の向上を図る。 ●運行形態の検討・見直しにより、効率的な運行を図る。 ●ノーマイカーデーの実施など、利用促進を図る。
② 状況変化	<p>A)施策を取り巻く状況(対象や根拠法令、社会情勢等)は、今後どのように変化するか?(本年度を見越して)</p> <p>○高齢化の進展や自動車運転免許自主返納などにより公共交通への依存度はより進むと予測される。○学校の統廃合により、スクールバスの路線数増加が予測される。○県の補助金制度の変更により、補助金額が減少した。○高速道路の開通に伴い、既存の高速バスの路線変更が予想されるとともに高速バス停への停車促進とアクセス検討が必要となる。○H23年度に公共交通再編見直し計画を策定した。今後、この計画に基づき順次実行に移していく必要がある。</p>	<p>B)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?</p> <p>○議会から市民バスの乗車率の向上、再編計画の早期実行など、効率的な運行を求められている。○バス車両のバリアフリー化(低床化、電光掲示板、車内放送など)が求められている。○利用者に分かりやすいルート、ダイヤの設定、また、利便性向上が求められている。</p>

4. 施策の成果水準の分析と背景・要因の考察

他団体との比較(近隣市町、県・国の平均と比べた成果水準)	
<input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてかなり高い水準である。 <input checked="" type="checkbox"/> 近隣他市と比べてどちらかと言えば高い水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてほぼ同水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてどちらかと言えば低い水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてかなり低い水準である。	<p>背景・要因</p> <p>○デマンド型運行を先駆的に導入しており、また、過疎地有償運送を実施している自治体は、県内では少数である。こうしたことから、利用者ニーズに合った運行形態の導入に取り組んでおり、他の自治体に比べると比較的水準が高いと判断した。</p> <p>○市民バス再編計画を策定し、より利用者ニーズにあった運行形態を取り入れつつある。</p>

平成24年度施策マネジメントシート2(平成23年度実績の評価)

《9 公共交通ネットワークの整備》

4. 施策の成果水準の分析と背景・要因の考察

時系列での比較(成果水準の推移)	
<input type="checkbox"/> 成果がかなり向上した <input type="checkbox"/> 成果がどちらかと言えば向上した <input type="checkbox"/> 成果はほとんど変わらない(横ばい状態) <input checked="" type="checkbox"/> 成果がどちらかと言えば低下した <input type="checkbox"/> 成果がかなり低下した	背景・要因 ○市内すべての公共交通利用者数(市民バス、民間バス、JR含む)は、年々減少傾向にあり、見込み数値より約10万人下回る状況である。○個別に見ると、市民バス利用者数、JR木次線の乗車人員いずれも減少となったが、民間バス(一畑バス、谷本ハイヤー、スサノオ観光)利用者は対前年比で2.6%の伸びとなった。○市民バス利用者数、市民バス使用料収入とも減少していることから、スクール利用のみならず、一般利用者も減少していると考えられる。○これらのことから、公共交通への市民満足度が減少した(△2.3ポイント)ものとする。

5. 施策の振り返り評価

施策の目標達成度(前年度の成果指標値に対する実績値の達成度)	
<input type="checkbox"/> 目標値より高い実績だった <input type="checkbox"/> 目標値どおりの実績値だった <input checked="" type="checkbox"/> 目標値より低い実績値だった	背景・要因 ○民間路線バス利用者数のみ目標値を上回り(対前年比2,360人の増)、その他公共交通市民満足度、市民バス利用者数、JR木次線の1日平均乗車人員いずれも下回った。○要因は、運行本数、バス停までの距離、乗り換えの難しさ、料金体系などが考えられる。○とくに掛合地域において市民満足度が4割を切ったが、R54沿線を吉田大東線が走るものの、枝線がデマンド型運行のみであることが理由と考えられる。○また、市民バス利用料金は、吉田・掛合を除く4町は200円で済むが、当該2町エリアから市内他町への移動は、400円から600円かかり、利用見合わせの要因の一つと考えられる。

基本事業	取り組んだ事務事業の総括(事務事業貢献度評価:貢献した事務事業、課題が残った事務事業)
① 交通体系の充実・強化	・市民アンケートに基づく市民バス再編計画を関係部局(教育総務課・長寿障がい福祉課)と連携し策定を行い、利用者ニーズに沿った運行形態が実践に移せる素地ができた。・老朽化に伴い市民バスを3台更新した。
② 多様な交通サービスの提供	・高齢者・福祉利用者に対して、タクシー利用の市民バス優待回数券の補助制度を確立した。あわせて75歳以上の免許返納者に対して無料交付制度を設けた。 ・市民バス(29台)の車両は、今後も年次的に更新(最低2~3台ずつ)及び車両の小型化への見直しが必要である。
③	
④	
⑤	

6. 今後の課題と次年度の方針(案)

区分	今後の課題	次年度の方針(案)
施策	○利用者数の減少や利用者ニーズの変化に応じた持続可能な公共交通体系を維持していく必要がある。	○H23年度に策定した市民バス再編計画の予定通りの実施により、利用者数の減少や利用者ニーズの変化に応じた持続可能な公共交通体系を維持していく。 ○JR西日本等民間事業者との連携を図る。
基本事業	① 交通体系の充実・強化	○市民バス再編計画に盛り込んだスケジュールに沿った、事業展開が必要である。 ○高速道路開通に伴い、高速路線バスの路線変更が予測されている。
	② 多様な交通サービスの提供	○少子高齢化により、市民バスの多様な利用ニーズに対応する必要がある。(バス停までの移動が困難、免許返納者の増加、学校統廃合など) ○市民利用とスクール利用には利用ニーズに違いがあるため、調整が必要である。
	③	
	④	
	⑤	