

平成27年度施策評価シート(平成26年度実施事業)		作成主管課	企画政策課
施策名	公共交通	関係課	
	施策コード		
	1-2-2		

総合計画後期基本計画の内容 ※H24.2月策定

政策体系	政策	第1章 広域交流基盤を生かした新時代のまちづくり[土地利用・都市基盤]
	小政策	2 多様な交流・連携を支えるネットワークを形成します
現況と課題	<p>少子・高齢化、人口減少、環境・エネルギー問題など、社会情勢の変化により、公共交通の重要性は増えています。本市は、JR常磐線及びJR水戸線が通り、市内に6つの駅を有する鉄道交通の要衝となっており、友部駅、笠間駅、岩間駅は、路線バスの発着地として、市街地と地域を結ぶ基点になっています。また、平成20年2月には、「デマンドタクシーかさま」の運行を開始し、交通不便地域の解消や交通弱者の移動性の向上に努めてきました。しかしながら、公共交通の利用者は減少傾向にあり、特に路線バスは、助成を行わなければ、運行を継続することが困難な状態となっています。</p> <p>今後は、現在国が策定中である交通基本法の動向を注視するとともに、茨城県公共交通活性化指針を踏まえ、市街地整備などのまちづくり事業と連動しながら、市民の円滑な移動を支える利便性の高い公共交通網を構築する必要があります。</p> <p>また、地球環境や健康づくりの観点から、自家用自動車等の利用抑制によるCO2削減や市民の歩く機会を創出するため、更なる公共交通の利用促進が必要となります。</p>	
施策目標	市街地整備や健康、福祉、教育といった包括的な観点から公共交通の役割を検討し、既存の公共交通の維持確保に努めながら、利便性が高く、利用される公共交通網の再編・構築を図ります。	

1 総合計画進行管理

市民からの意見・反応等	<p>・路線バスの増便(特に休日)、路線の見直し、高速バスの増便の要望・水戸線の増便、常磐線の東京駅早期乗り入れの要望・デマンドタクシーの存続の要望・駅に行くのにバスの本数が少ない、というより、走っていないので不便・高速バスで午後1～3時台に運行して欲しい。・図書館⇨駅の送迎バスの運行(2・3時間に1本くらい)で友部のバスがもっと走っていると助かります。・バスが増えればお年寄りが買い物をしやすくなると思います。・デマンドタクシーの更なる充実。・路線バスがない地域の交通手段の改善希望。・駅前などの街中の整備も大事ですが、なにもない辺りの整備もお願いします。・デコボコがあったり、バスも運行していませんと不便です。・交通が不便なのでもう少しデマンドが便利になればいいと思う。</p>
-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(1) 目標指標1

市民実感性指標		H23現状値	H24	H25	H26	H27	H28
公共交通が使いやすいと感じている市民の割合	市民実感性	48.130	40.830	45.380	37.190		
	加重平均値	2.464	2.368	2.403	2.304		
当施策を重要と感じている市民の割合	市民実感性						
	加重平均値						
	重要度		87.040	88.960	89.940		
	加重平均値		3.460	3.510	3.503		

(2) 目標指標2

数値指標		単位	H23現状値	H24	H25	H26	H27	H28
市内各駅の乗降人員数	目標値	人/日		7,050	6,930	6,930	6,740	6,670
	実績値	人/日	7,185	7,013	7,138	7,089		
	達成度	%		99.47	103.00	102.29		
	ベンチマーク							
デマンドタクシー利用者数	目標値	人/日		194	198	202	206	210
	実績値	人/日	189	191	196	204		
	達成度	%		98.45	98.99	100.99		
	ベンチマーク							
	目標値							
	実績値							
	達成度	%						
	ベンチマーク							
	目標値							
	実績値							
	達成度	%						
	ベンチマーク							

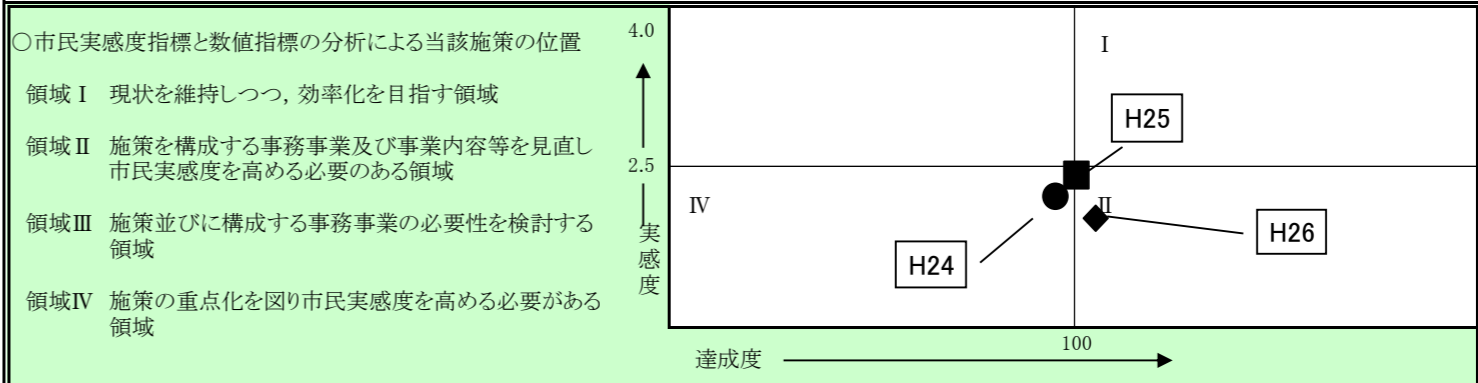
数値指標の考え方	指標設定の考え方	利便性が高く、利用される公共交通であるかを実測できる数値(駅の乗降者・デマンド利用者)で測る指標
	目標値設定の考え方	駅の乗降人員数については、過去の人員数の推移を勘案すると、毎年3.5%程度減少しているが、抑制値として1/2の1.8%程度を減少率とした。デマンドについては、毎年2%程度の増加を目標とした。

2 施策の成果向上に向けての市民と行政との役割分担をどう考えるか

市民(地域・団体・事業所)が自動でやるべきこと。共助でやるべきこと。市と協働でやるべきこと。	
市民の役割	自家用自動車等の利用抑制によるCO2削減に取り組むことや、健康づくりの観点から「歩く」機会をつくることなどが、公共交通の存続のための公共交通利用につながる。
行政の役割	公共交通の利便性を高めるため、鉄道、路線バス、タクシー、デマンドタクシーなど公共交通ネットワークを検討すること。公共交通のネットワーク検討にあわせ、維持確保のために必要な申請や支援を行うこと。市民の自発的な公共交通の利用を促進するため、各種媒体で利用方法を紹介するなどの広報活動を行うこと。

3 平成26年度の取組状況

取組み内容と成果、成果が得られた要因として考えられること。	
取組状況等	<p>・かさまこ・秋葉原ー笠間ー益子を結ぶ高速バス 年平均利用者の約20.1人/台、くだり20.7人/台で昨年より比べ微増。</p> <p>・デマンドタクシーかさま:HP・広報誌・モニター広告などでの広報周知活動がデマンドタクシーの利用者増加につながっている。H27年3月の地域公共交通会議において、デマンドタクシーかさまの運行に関する課題整理及び今後の方向性について合意形成を図った。利便性を高めるため、土曜日の試験運行を実施することし(平成27年6月6日から実施)、エリア再編に向けて検討を進めた。</p> <p>・路線バス:平成27年4月からの笠間地区の小中学校統廃合によるスクールバス運行による利用者の減少のため、3路線の存続について検討し、平成27年3月末で2路線、平成28年3月末で1路線(廃止路線代替バス)を廃止と決定した。岩間地区についても平成27年4月からの茨城町の小中学校統廃合によるスクールバスの導入により、茨城町区間について一部廃止となったが、岩間町区間については児童の通学利用もあることから運行を継続とした。</p>



指標を分析した結果施策目標は達成されたのか	
達成度評価	<p>①デマンド利用者数が、目標値に達した。高齢社会が進展する中で本事業の必要性・重要性は高まっており、今後ますます需要の増加が見込まれる。②領域はIIの位置となり、施策の重要度は年々上がっているが、実感性は昨年に比べて下がった。地域の特性や需要を把握し、デマンドタクシー、路線バス、タクシー、鉄道などの既存公共交通の連携を図り、利便性を向上させる必要がある。③目標値については、今後しばらくの需要の増加を考えると、見直す必要がある。</p>

施策目標を達成するための手段(事務事業)の構成は妥当か	
構成事務事業の適正性	本施策の構成事務事業については適正である。デマンドタクシーについては、必要性が非常に高い事業である。利用者の増加や効率的な運行に努めながら継続して行く。公共交通維持確保事業・公共交通対策事業についても、公共交通環境を高めるため必要な事業であり、各公共交通機関の連携を図り効率的な公共交通網の確立を図っていく。高齢者をはじめとする交通弱者の生活を支える事務事業として、民業とのバランスを考えたとき、適正であるといえる。

平成27年度以降に残る課題、その要因として考えられること。	
残された課題	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドについては効率的な運行及びコスト低減を図る。また、エリアや運行時間の見直しを検討し、利用者の利便性向上を図る。他の公共交通との連携も検討する。 ・より利用しやすいバス路線を構築するため、利用促進が図れそうな地域に対するニーズ調査をし、交通事業者と協議をし、路線変更等を検討する。 ・利用者拡大を図るためより効果のある広報を行なう。

5 今後の方向性

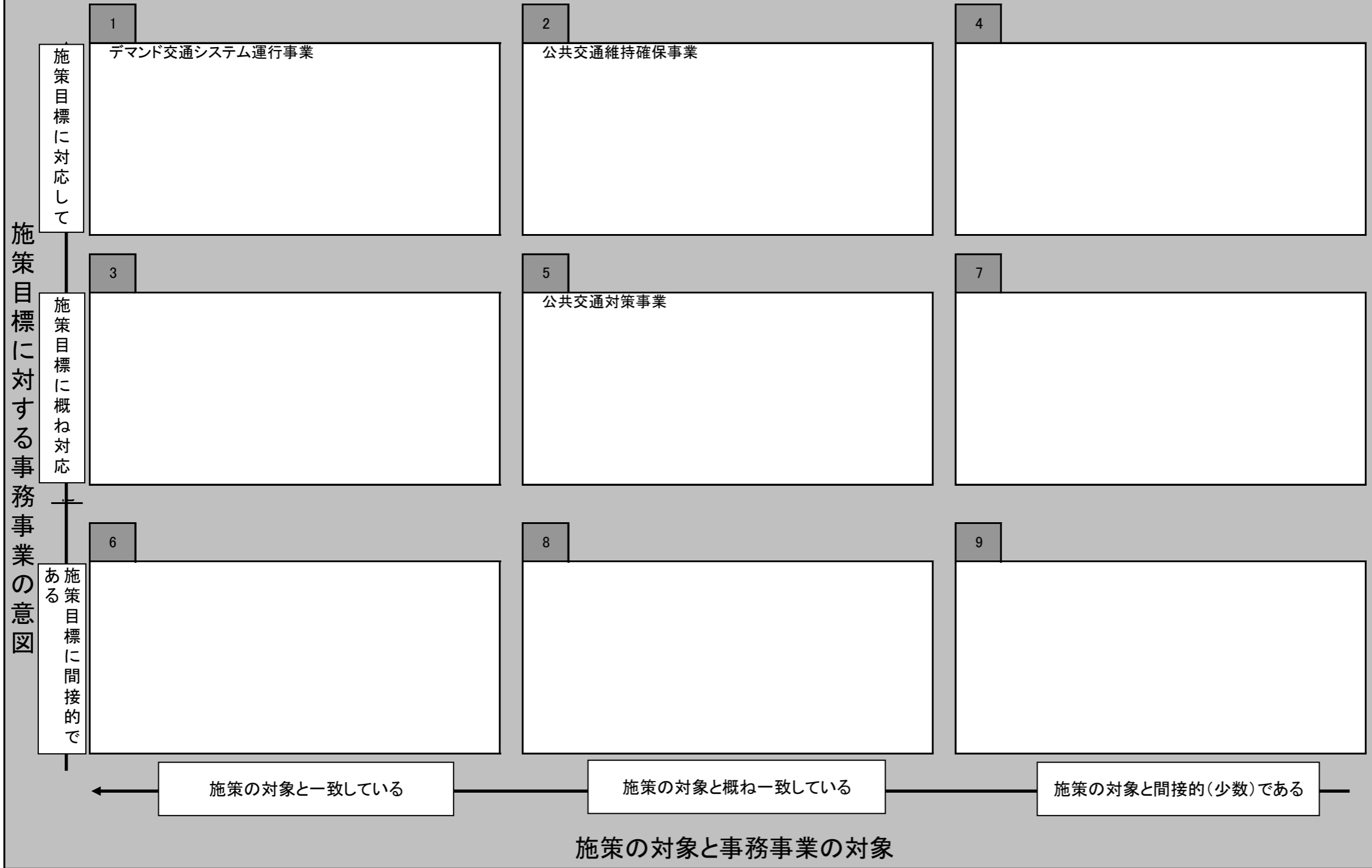
平成28年度に向けた施策方針	
取組方針	<ul style="list-style-type: none"> ・笠間市の将来像を見据え、利用ニーズなど市内における基礎的な情報の収集・分析を行い、市民のライフスタイルに合った、より適切な効率のよい公共交通網を構築する。 ・市民の生活環境を高めるため必要な施策であり、公共交通の充実が自家用自動車運行の抑制が図れ、地球温暖化対策の一環ともなる。また、健康都市かさまの実現に向けた取り組みにおいて、公共交通の活性化は市民の「歩く」を創出するものであり、市民の生活環境を高めるため必要な施策である。

シート3-1 施策構成事務事業貢献度評価

施策を構成する事務事業	事業内容	事務事業性質	成果					補助区分	事業費(千円)			貢献度評価
			成果指標	単位	平成24年度	平成25年度	平成26年度		平成24年度	平成25年度	平成26年度	
1	デマンド交通システム運行事業	政策的事業	1日当たり利用者数 乗車券販売額(年間) 利用率(年間利用者数 /年間乗車可能)	人 千円 %	191 14,294 30.0	196 14,212 30.2	204 15,204 31.9	市単	66,599	49,566	50,718	1
2	公共交通維持確保事業	政策的事業	維持路線数 輸送人員数(補助対象 路線) 市内各駅の有人化率	本 人 %	3 94,974 100	3 88,998 100	3 87,071 100	県補助	7,047	8,103	9,568	3
3	公共交通対策事業	政策的事業	市内各駅の乗降人員 数 輸送人員数(補助対象 路線) デマンドタクシー利用 者数(年間)	人	7,050 94,974 45,953	7,221 88,998 47,017	7,089 87,071 49,303	市単	416	51	51	8
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
事業費合計									74,062	57,720	60,337	

シート1 施策構成事務事業目的直結度評価

施策名 公共交通



法定受託事務(義務的事業に分類)
事務事業の成果基準の説明

シート2施策構成事務事業貢献度評価

施策名 公共交通

施策の目的に対する事務事業の目的の直結度

- ↑
- 非常に高い
1
- 高い
2
3
- 中
4
5
6
- 低い
7
8
9
- ↓

1 デマンド交通システム運行事業	2	4
3	5 公共交通維持確保事業	7
6	8 公共交通対策事業	10
9	11	12

成果は高い
(上位)

成果はやや高い
(中位)

成果は普通
(中位)

成果は低い、ほとんど出ていない若しくは把握できない(下位)

事務事業の成果

事務事業の休廃止検討エリア

法定受託事務(義務的的事业に分類)
事務事業の成果基準の説明