

小施策評価シート (平成 27 年度実績評価)

施策コード	27	施策名	交通環境の構築	
小施策コード	27-2	小施策名	公共交通機関の利便性向上と利用促進	
小施策 主管課等コード	087000	小施策 主管課等名	交通政策課	
評価責任者名	千田 敏	内線番号	2760	
評価シート作成者名	福田 淳	内線番号	2761	

Step 1 小施策の全体像

小施策の概要等（構成事業は別紙ロジックモデルシートのとおり）

現状と課題	公共交通の利用者数は、ピークの時に比べ少ない状況にあることから、公共交通を維持・確保していくためにも、引き続き、利用促進に向けた取組を推進する必要がある。
取組の方向性	快適で利用しやすい公共交通環境を構築し、マイカーからの転換を促進させるために、バスの走行環境・バス待ち環境の改善や利便性の向上を図るほか、鉄道の利用環境の整備を進める。
対象 <small>(誰(何)を対象として行うのか)</small>	各交通手段・利用者
意図 <small>(対象をどのようにしたいのか)</small>	公共交通（バス・鉄道等）の利便性が向上し、利用が促進される。

Step 2 成果指標の推移

（↑：数値を上げていくことを目標とする指標， ↓：数値を下げていることを目標とする指標， →：数値を維持することを目標とする指標）

指標項目	単位	25 年度 実績 (現状値)	27 年度 実績	31 年度 目標値	36 年度 目標値
A 1日当たりのバス・鉄道利用者数 (↑)	人	71,962	76,192 (H26 実績)	74,400	74,600
B ()					
C ()					

Step 3 市民ニーズの把握

公共交通や自転車の利用促進を進めている中において、まちづくり評価アンケート調査の「快適に移動できる街であると思うか。」に対する回答では、自転車及びバス移動の快適性が低いと感じている回答の割合が、他の移動手段に比べ多かったことから、円滑な交通環境の構築に向けた一層の施策の推進が求められている。

(参考)

回答区分は、①とても快適に移動できる、②どちらかといえば快適、③どちらともいえない、④どちらかといえば快適に移動できない、⑤全く快適に移動できない、⑥不明

- ・ バス ⇒ ①②の計 41.8%、③26.7%、④⑤の計 27.8%、⑥3.8%
- ・ 自動車 ⇒ ①②の計 50.1%、③28.8%、④⑤の計 15.9%、⑥5.2%
- ・ 自転車 ⇒ ①②の計 29.4%、③31.0%、④⑤の計 28.6%、⑥11.0%
- ・ 徒歩 ⇒ ①②の計 50.1%、③28.2%、④⑤の計 16.0%、⑥5.7%

Step 4 役割分担分析

1 各主体の役割の状況

		役割の内容	役割分担比率 (%)
各主体の 役割の状況	市	バス停上屋などによるバス利用促進施策の取り組みや、駅周辺への駐輪施設の整備などのほか、鉄道利用促進に係る支援	30
	国・県・ 他自治体	公共交通利用促進事業に対する支援	20
	市民・ NPO	積極的な公共交通機関の利用	20
	企業・ その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者・鉄道事業者など公共交通機関としてのサービス向上 ・ 企業として、企業の従業員も含めた積極的な公共交通の利用 	30

2 今後の市の役割の比重の方向性とその理由

- 市の役割の比重を拡大していくことを検討する
- 現状維持（現在の市の役割の比重を維持する）
- 市の役割の比重を縮小していくことを検討する

(理由)

公共交通機関の利用環境の向上は、交通事業者自身が取り組むべき部分も多いが、マイカーから公共交通等への利用転換と、公共交通等の利用促進は、市民や企業等の自由な選択・意思に委ねたままでは、課題解決は難しいことから、市は市民等に呼びかける立場として引き続き取り組んでいく必要があると考えているため。

Step 5 成果・問題点の把握と改革改善案

1 成果の把握と要因分析及び課題の設定

(1) 小施策の中で成果をあげた点

- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、維持が難しくなっている赤字バス路線について、バス事業者に対し補助金を交付することによって、バス路線の維持・確保を図った。
- ・ まちなか・おでかけバス事業補助金では、市内路線バス対象の「まちなか・おでかけバス」事業と、IGRいわて銀河鉄道対象の「玉山区列車でおでかけきっぷ」事業を実施する各交通事業者に対し補助を行ったが、ともにバスの利用者が増加傾向となっており、公共交通の利用促進につながっているものと思われる。

(2) 成果をあげた要因

- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、赤字バス路線について、県と沿線市町とで協調補助することにより、路線の維持が図られた。
- ・ まちなか・おでかけバス事業補助金では、バスの利用範囲に制限はあるものの、間接的に補助を受けている70歳以上の住民のニーズを捉えているものと推察している。

(3) さらに成果向上に向けて取り組むべき課題（課題がある場合に記載）

- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、赤字バス路線について、利用促進に取り組むことにより赤字額の割合を減らし補助額の縮減を図ること。
- ・ まちなか・おでかけバス事業補助金では、バスの利用範囲拡大要望等に関する対応検討も含め、今後の事業の方向性について交通事業者との協議を行うこと。

2 問題点の把握と原因分析及び課題の設定

(1) 小施策における現状の問題点

- ・ ノンステップバス導入事業費補助金では、平成27年度まで補助実績がなかったため、更なるバス事業者への情報周知が必要となっている。
- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、補助金交付額が増加傾向にあること。
- ・ まちなか・おでかけバス事業補助金では、補助の年間実績額が、補助の上限である予算額に近くなりつつあるため、今後の事業のあり方も含めた事業内容の検討が必要となっている。
- ・ モビリティ・マネジメント事業では、JRと連携し、山田線の増便による社会実験に合わせて、利便性向上策と利用促進策に取り組んだが、目標としている利用者数の増は達成できておらず、平成28年度も未達成となると、増便している夕方・夜の便が、社会実験実施前の状態に減便される恐れがあること。

(2) 現状の問題点が生じている原因

- ・ ノンステップバス導入事業費補助金では、平成23～27年度においては、東日本大震災に伴う国の被災地特例による補助の方がバス事業者にとっては有利であったため、市の補助制度の方は活用されなかったものと推察される。
- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、複数の市町村にわたるバス路線全体の赤字額を関係市町村の路線距離であん分し補助する制度となっているため、バス利用が少ない他の市町村の区間の分も一部、当市で負わざるを得ない状況となっていること。

- ・ モビリティ・マネジメント事業では、山田線沿線については、中心市街地に比較的近い所に多くの人々が居住しており、路線バスや、自転車利用との競合も考えられ、マイカー利用から鉄道利用への転換が、必ずしも順調に増え続けるとは限らない状況があること。

(3) 分析した原因を踏まえて取り組むべき課題

- ・ ノンステップバス導入事業費補助金では、国庫補助の被災地特例の適用期間終了後の制度内容を確認しながら、バス事業者に対し市の補助制度の周知を行うこと。
- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、バス利用が少ない他の市町村の区間においても利用が増えるような利用促進策を講じる必要があること。
- ・ モビリティ・マネジメント事業では、JR山田線の社会実験に関する取り組みについて、マイカー利用から鉄道利用への転換を促すことを主眼に取り組んでいるが、路線バスや、自転車利用との競合も考えられることから、それらを勘案しながら取り組む必要があると思われること。

3 改革改善案（上記1(3)及び2(3)で設定した課題に対する具体の取組）

- ・ ノンステップバス導入事業費補助金では、バス事業者に対し、再び補助制度の周知を行う。
- ・ 広域生活交通路線維持費補助金では、バス利用の少ない他の市町村に対し、県・市町村とバス事業者が集まる会議などの機会を捉えながら、それぞれの地元においてバス利用促進策に取り組むよう呼びかける。
- ・ まちなか・おでかけバス事業補助金では、利用範囲の拡大等ができないか、バス事業者と検討を行う。
- ・ モビリティ・マネジメント事業では、引き続き鉄道利用の利便性向上策に取り組むとともに、駐輪設備の増設など更なる利用促進策に取り組む。

Step 6 小施策と構成事業の関係性

- 1 小施策との結び付きが弱い、もしくは他の事業と重複していると考えられる事業
該当事業なし。
- 2 1で記載した事業についてその理由
- 3 1で記載した事業の今後の方向性（案）（縮小・廃止・統廃合等）