

小施策評価シート (平成 28 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	藤原 司		内線番号	2761

Step 1 施策目標の達成状況

まちづくり指標	目指す 方向	単位	25年度 実績 (当初値)	27年度 実績	28年度 実績	31年度 目標値	36年度 目標値
平日の主要幹線道路の混雑度	↓	割合	1.11	1.04	1.03	1.09	1.08
交通の手段分担率の変化（自動車）	↓	%	59.3	63.9	64.7	56.0	53.0
交通の手段分担率の変化（バス，鉄道）	↑	%	14.7	12.5	12.6	17.0	19.0
交通の手段分担率の変化（徒歩，自転車など）	↑	%	26.0	23.6	22.7	27.0	28.0
1日当たりのバス・鉄道利用者数	↑	人	71,962	76,192	75,191	74,400	74,600

(↑：数値を上げていくことを目標とする指標， ↓：数値を下げていく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)

Step 2 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）

対象（誰（何）を対象として行うのか）	意図（対象をどのようにしたいのか）
各交通手段	公共交通（バス・鉄道等）の利便性が向上する。
市民	公共交通（バス・鉄道等）を利用する。
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。

Step 3 小施策指標の推移

小施策の指標	目指す方向	単位	25年度実績 (当初値)	27年度実績	28年度実績	31年度目標値	36年度目標値
1日当たりのバス・鉄道利用者数	↑	人	71,962	76,192 (H26実績)	75,191 (H27実績)	74,400	74,600

（↑：数値を上げていくことを目標とする指標， ↓：数値を下げていく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）

Step 4 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39.0%，③27.8%，④⑤の計28.9%，⑥4.3%
- ・ 自動車 ⇒ ①②の計52.8%，③28.5%，④⑤の計13.0%，⑥5.6%
- ・ 自転車 ⇒ ①②の計32.2%，③33.8%，④⑤の計23.7%，⑥10.2%
- ・ 徒歩 ⇒ ①②の計49.7%，③28.9%，④⑤の計16.4%，⑥5.0%

Step 5 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組や、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 6 前年度に分析した課題・改革改善案に対するアクション

1 平成28年度に分析した問題点・課題に対する改革改善案

- ・ 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こと。
- ・ 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。

2 1の改革改善案の実施状況

(A：着手済, B：平成29年度に着手(予定含む), C：未着手または見送り)

改革改善案	具体的な取組(予定)内容	状況
バス事業者に対してノンステップバス導入費補助金の周知を行うこと	バス事業者に対して, 会議等の機会を捉えながらその都度周知を行った。	A
広域生活交通路線維持補助について, バス利用の少ない市町村に対し, バス利用促進策に取組むよう呼びかけること	県・市町村とバス事業者が集まる会議では, 広域生活交通路線維持に向け, バス利用促進策に取組むよう呼びかけを行った。	A
まちなか・おでかけバス事業についてバス事業者と検討すること。	今後の事業の方向性について, 交通事業者と平成29年度に打合せを2回実施予定である。	B
モビリティ・マネジメント事業では, 鉄道利用の利便性向上策等に取り組むこと	新たにIGR厨川駅西口に接続する路線バスの運行に合わせ, 厨川駅周辺の居住者を対象としたモビリティ・マネジメントを実施した。	A

3 2で挙げた取組状況がCの場合, その原因

Step 7 成果・問題点の把握

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「玉山地域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, 特に市内路線バス対象の「まちなか・おでかけバス」事業の利用者が増加となっており, 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) さらなる成果向上に向けた課題(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, 引き続き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28年度まで補助実績がなかったため、補助金交付要領の検証が必要である。
- ・ 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。

(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23～28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。

(3) 分析した原因の解決に向けた課題

- ・ 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。

Step 8 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）

Step 9 Step 7, 8を踏まえた改革改善案

- ・ ノンステップバス導入事業費補助金では、補助金交付要領の検証を行うと共に、引き続きバス事業者に対し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引き続き呼びかけること。
- ・ まちなか・おでかけバス事業補助金では、今後の事業の方向性についてバス事業者と検討を行う。