

施策番号	4410	施策名	公共的機関の充実	令和4年度主管課名	まちづくり課
総合計画体系	政策名	4	快適な生活環境の里づくり	令和4年度課長名	柳井 和彦
	関係課名	総合福祉課		シート作成者	山本 泰成

1. 施策の対象と意図の指標

① 施策の対象(誰、何が対象か)		③ 対象指標(対象の数・規模)		単位	区分	2年度	3年度	4年度	5年度	7年度	
ア	町民、町内の公共交通機関の利用者	→	ア	人口	人	見込値		11,800	11,627	11,280	
						実績値	12,625	12,497	12,358		
イ	町営・共同バス	→	イ	町営・共同バス路線数	路線	見込値		6	5	5	
						実績値	6	6	6		
ウ		→	ウ			見込値					
						実績値					
② 施策の意図(対象をどうしたいのか)		④ 成果指標(意図の達成度)		単位	区分	2年度	3年度	4年度	5年度	7年度	
ア	便利に町内外へ移動できるようにする	→	ア	町営バスなどの利用した人に関して満足している町民の割合	%	目標値	38	40	42	45	50
						実績値	35.9	38.7	61.8		
						達成率	94.5%	96.8%	147.1%	137.3%	123.6%
イ		→	イ	町営バス・タクシー利用者数	人	目標値	20,000	12,500	12,750	13,000	14,000
						実績値	10,001	8,838	7,132		
						達成率	50.0%	70.7%	55.9%	54.9%	50.9%
ウ		→	ウ			目標値					
						実績値					
						達成率					
エ		→	エ			目標値					
						実績値					
						達成率					
⑤ 成果指標設定の考え方	ア) 意図に対する直接的な設問であるため。 イ) 公共的機関の充実が図られることで、利用者人数が増加すると考えられるため。			⑥ 成果指標の把握方法と算定式等	ア) 町民アンケートにより把握 イ) バス利用者実績により把握						

2. 施策の役割分担

	① 住民の役割 (自助・共助・協働でやるべきこと)	② 行政の役割 (町・都道府県・国がやるべきこと)
施策成果向上に向けた住民と行政との役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 交通機関の利用を心がける。 公共交通の事業者は、利用者ニーズを的確に把握するとともに、安全性を確保しながら、快適・安全で利用しやすい公共交通の運行に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関利用促進のための普及啓発を行う。 町民ニーズを的確に判断し、公共交通機関の利便性向上を図る。 生活交通路線が安定して運行を維持できるよう、国・県に支援を要望する。

3. 評価結果

1. 施策の成果水準とその背景・要因	
4年度 の 評価結果	① 施策の目標達成度(目標値を達成したか、未達成か? その要因は?)
	<ul style="list-style-type: none"> 町営バスなどを利用したことのある人に関して満足している割合は、目標値を上回った。 利用者数の目標値は12,750人と設定していたが、7,132人と大きく下回り、目標未達成となった。コロナ禍の外出控え傾向に加え、タクシー助成によりタクシー利用者の影響で、利用者の減少に繋がったと考えられる。しかし、路線別に見ると上齋原マルナカ線については利用者が増加している。
	<input type="checkbox"/> 目標値を上回る <input type="checkbox"/> 目標値どおり <input checked="" type="checkbox"/> 目標値を下回る
	② 成果指標の時系列比較(成果は向上したか? 低下したか? 要因は?)
	<ul style="list-style-type: none"> バスの利用者数は年々減少の一途をたどり、平成22年度の利用者数21,789人をピークに、年々約1,000人のペースで利用者が減少、令和4年度も前年比1,706人の減となった。近年、学生利用者の減少と、バスを利用できなくなった高齢者が増えたことが要因と考えられる。 バスを利用した人の満足度は、町民アンケートによると令和4年度は61.8%と令和3年度と比べると23.1ポイントと大幅に増加した。
	<input type="checkbox"/> 向上した <input type="checkbox"/> ほとんど変わらない <input checked="" type="checkbox"/> 低下した
	③ 他団体との比較(近隣市町、県・国の平均と比べて成果水準は高いのか、低いのか、その背景・要因は?)
	<ul style="list-style-type: none"> 地域や路線が異なり、単純比較はできないものの、津山市や真庭市のバス利用者実績資料から判断すると、津山市街地を走っている「ごんごバス」は利用者数が増加傾向にあるが、その他の路線は減少傾向にある。また、中鉄北部バスについても、年々利用者が減少している。アフターコロナで増加している「ごんごバス」についてもコロナ前の水準と比べると少ない。
	<input type="checkbox"/> 高い水準 <input checked="" type="checkbox"/> ほぼ同水準 <input type="checkbox"/> 低い水準
	2. 施策を取り巻く環境変化(対象の変化、国県の動向、法改正等)と住民からの意見・要望など
町民アンケートによると路線バスを利用したことのない割合は91.6%と高くなっている。しかし、高校生の通学や免許返納後の高齢者にはなくてはならない交通手段となっている。また、令和4年度から「高校生等通学助成事業」の対象を定期券等の利用者に変更した。住民からは、鏡野と津山間で学生の通学がしやすいように増便を望む意見がある。	
3. 施策の振り返りと総括(4年度の事務事業や取組の成果は? うまくいかなかった取組・問題点と原因は?)	
① 施策の成果向上につながった主な事務事業	
上齋原～マルナカ線バス運行対策事業	
② 施策の成果向上のため改善を要する主な事務事業	
乗合タクシー運行対策事業	
③ 施策全体の振り返りと総括	
<ul style="list-style-type: none"> 上齋原マルナカ線については、令和元年10月に現運行体制になってから年間4,200人～5,300人の利用者を維持しており、コロナ禍の影響がある中、令和4年度にあっても継続的な需要があった。 富地域の住民の足となっている乗合タクシーについては、利用者が低迷しており、特に真庭市方面への便については、主たるターゲットである通勤・通学の利用が皆無となった。 	
4. 施策の今後の課題と改革改善の方向(今後、新たに取り組むべきこと、さらに力をいれる必要があることは?)	
① 今後施策の成果向上につなげる主な事務事業	
津山・鏡野間バス連携事業	
② 施策全体の今後の課題と改革改善の方向	
<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の減少傾向は避けられないが、誰もが安い運賃で手軽に目的地に行けるための工夫を行うことで、満足度を向上させたいと考えている。案の一つとして、津山圏域定住自立圏において津山市と連携し、必要な地域に必要な交通サービスを展開できるよう検討する。 福祉バスの有償化(町営バス化)が課題となっており、地域の意見を聞きながら実施する。 利用者数の現状から、より利用しやすいダイヤやルートを見直し、利用しやすい公共交通機関となるようにする。 利用促進として、新たなニーズ獲得のため、引き続き中学校3年生にバス時刻表を配布するなど、通学利用を促す。 	