

施策番号	4410	施策名	公共交通機関の充実	令和5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5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	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
ア	町民、町内の公共交通機関の利用者	→	ア	人口	見込値			11,627	11,455	11,280
					実績値	12,497	12,358	12,116		
イ	町営・共同バス	→	イ	町営・共同バス路線数	見込値			5	5	5
					実績値	5	5	5		
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	3年度	4年度	5年度	6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	40.0	42.0	45.0	48.0
					実績値	38.7	61.8	48.8		
					達成率	96.8%	147.1%	108.4%	101.7%	97.6%
イ		→	イ	町営バス・タクシー利用者数	人	目標値	12500	12750	13000	13500
					実績値	8838	7132	8023		
					達成率	70.7%	55.9%	61.7%	59.4%	57.3%
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) 公共交通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

役割	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	
5年度 の 評価結果	<p>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?)</p> <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13,000人と設定していたが、8,023人と大きく下回り、目標未達成となった。主なバス利用者であった高齢者の死亡や施設入所が利用者の減少に繋がったと考えられる。しかし、路線別にみると共同バスと富箱岩線、中鉄の奥津石越線については利用者が増加している。 利用者数が目標未達成であることから「目標を下回る」の判断とする。 <p>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?)</p> <ul style="list-style-type: none"> バスの利用者数は年々減少の一途をたどっていたが、令和5年度は前年比892人の増となった。令和5年度から高校生等通学助成金の要綱を改正したが、定期券購入者の増に繋がりが、学生利用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5年度は48.8%と令和4年度と比べると13.0ポイントと大幅に減少した。しかし、総括して利用者が増えたことを大きくとらえて「向上した」と判断する。 <p>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?)</p> <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。交通系ICの導入や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。町内の状況も中心路線は増加、周辺部は減少と同じような状況のため「ほぼ同水準」と判断する。
	<p>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</p> <p>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89.1%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。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又は通学専用バスを望む意見がある。また、将来免許返納時に便利に利用したいなどの意見がある。</p>
	<p>3. 施策の振り返りと総括 (5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?)</p> <p>① 施策の成果向上につながった主な事務事業</p> <p>乗合タクシー運行対策事業費</p> <p>② 施策の成果向上のため改善を要する主な事務事業</p> <p>民間バス運行対策事業費</p> <p>③ 施策全体の振り返りと総括</p> <ul style="list-style-type: none"> 富地域の住民の足となっている乗合タクシー(富一箱岩線)については、利用者が58人増加(前年比126%)しており、中鉄バスへの乗り継ぎのためデマンドでの運行が順調である。 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、令和5年度にあっても継続的な需要(5,326人利用)があった。 定住施策としての高校生等通学助成金の影響で高校生の通学に使用する頻度の多い、共同バスと奥津石越線の利用者数が大きく増加した。
	<p>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?)</p> <p>① 今後施策の成果向上につなげる主な事務事業</p> <p>営業経常管理費</p> <p>② 施策全体の今後の課題と改革改善の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> バス利用者の減少傾向は避けられないが、必要に応じて誰もが安い運賃で手軽に目的地に行けるために公共交通の維持は必要であると考えている。 福祉バスの再編(町営バス化)が課題となっており、デマンド化の導入やドアツードアなどのいろいろなサービスを検討する。 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、効率的な公共交通の運営となるようにする。 利用促進として、新たなニーズ獲得のため、中学校3年生とその保護者に対して、バスの乗車方法や定期券の購入方法、時刻表を配布するなど、高校生等通学助成補助金の活用も促す。