

# 平成18年度 施策評価シート

総合計画における位置付け等

平成18年 月 日記入

基本目標	躍動し 魅力あふれる交流拠点都市をめざして	施策コード	33120
政策名(章)	第3章 利便性の高い公共交通網の確立をめざします	評価担当部	都市部
基本施策名(節名)	第1節 利便性の高い公共交通網の確立	評価担当課	都市交通計画課
施策名	利便性の高い公共交通網の整備	課長名	石川敏美

## 1 施策の目的・概要(目的はわかりやすく記入)

バスや鉄道など身近な交通機関の充実に努めるとともに、新しい交通システムの導入に向けた検討や、鉄道の誘致等を進めるなど多様な交通手段の特性を最大限に生かした整備及び促進を図る。  
 広域交通網の充実や鉄道輸送力の増強等を図るため、関係機関に対する要望活動など整備促進に努める。また、「バス交通対策基本計画」に基づき生活交通の確保を図る。さらに、新しい交通システムについては、導入に向け詳細な調査検討を進める。

## 2 事業費・人員

年度	平成14年度(決算)	平成17年度(決算)	増減の主な理由
事業費		376,027	上溝駅前広場用地購入・整備事業等が完了したため。
人件費		41,136	
市民一人あたりの事業費	3,314	625	
合計	2,041,142	417,163	

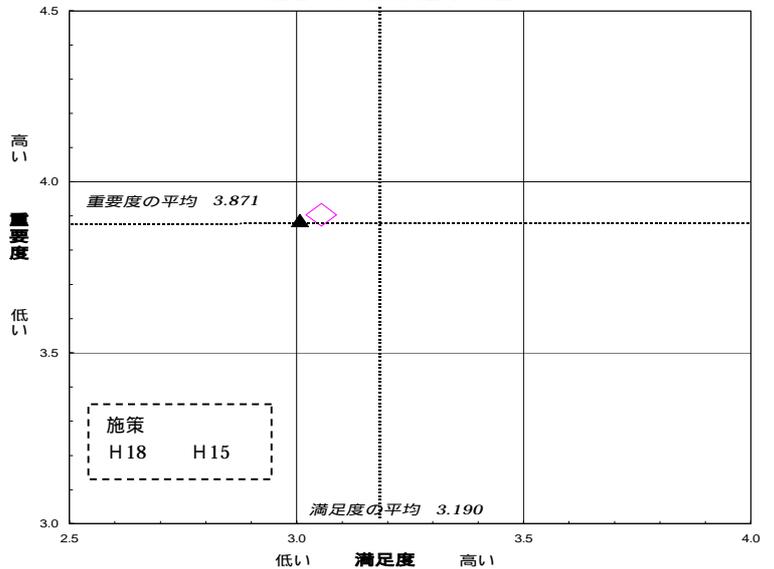
\*人件費は、一人あたり H14:839万円、H17:805万円として算定。人口は、61.6万人(H15.4.1現在) 66.7万人(H18.4.1現在)とした。

## 3 成果・活動指標

	指標名	指標の基準値の定義	基準値(単位)	基準年度
指標1	駅舎の改良促進(新設含む)H16~H18	整備率(%) = 整備済経費/総整備費	1駅(南橋本駅) 23%	17
指標2	コミュニティバス運行事業	収益率 営業収益 / 目標値(経常経費 × 11/20) × 100	50%	17
指標3	バス活性化事業	バス乗場改善(ベンチ設置)率 設置数 / 設置可能箇所数 × 100	12%	17
指標4				
指標5				

	H17目標値/実績値	中間年度	中間年度の目標値	最終年度	最終年度の目標値	目標値の考え方(根拠)
指標1	25 / 23	19	0	21	0	現時点ではその他の駅舎の改良の予定はない。 H18完成
達成率	92					
指標2	100 / 50	19	100	21	100	営業収益が経常経費の11/20以上となることを目指す。
達成率	50					
指標3	12 / 12	19	35	21	59	各年度2箇所の整備を予定。
達成率	100					
指標4						
達成率	#DIV/0!					
指標5						
達成率	#DIV/0!					

利便性の高い公共交通網の確立



#### 4 市民満足度調査結果(平成18年度実施分)

この施策の満足度は3.054で51施策の中で46番目。  
 重要度は3.904で24番目である。  
 改善要望度は0.1190で18番目である。  
 年齢別にみると、満足度は70歳代以上でもっとも高く、30歳代でもっとも低くなっている。  
 重要度は50歳代でもっとも高く、40歳代でもっとも低くなっている。  
 前回調査と比較すると、満足度、重要度ともに施策の順位に大きな違いはみられない。  
 満足度の順位では、60歳代、70歳以上で前回調査より大幅に上がり、30歳代で大幅に下がっている。  
 重要度の順位では、50歳代で大幅に上がっている。

#### 5 1次評価(3つの視点から評価を行う)

視点の種類	評価基準・着眼点	評価点	それぞれの視点に対して評価の具体的根拠	
有効性	各事業が果たす施策に対する目標の達成度合いを把握し、効果の高い事業を実施している	4 1	各指標において、概ね目標どおりの成果があった。	
効率性	最少経費で最大効果が得られる事業構成となっている	2 1	事業の投入コストは減少し、事業成果は同程度である。	
市民満足度	市民満足度調査により市民ニーズを把握し、市民の立場に立って事業展開している	4 1	平均値と比較して満足度が低いが高重要度が高い。なお、駅舎の改良やコミュニティバスの導入に対する市民ニーズは多い。	
合計		8	評価結果に基づく区分(4項目の合計点数による) A(12から10点) B(9から5点) C(4点以下)	1次評価 B

\* Aは、良好、Bは、事務事業の見直しが必要、Cは、事務事業を統合・廃止の方向

#### 6 課題と解決策(現状または、評価結果から)

課題	本市の交通は、市の外縁部に鉄道や幹線道路によりその骨格が形成されているため、市内域は自動車やバスに依存しなければならない。このため、バスや鉄道において運行本数の増加や本市中央部と都心をつ結ぶ新たな路線の設置の必要性があるとともに、魅力ある交通施設の整備が求められている。
解決策	広域交通ネットワークの整備については、目的別に組織されている同盟会や協議会等を通じ、要望活動を行うとともに、駅舎の改良等を進め、利便性の向上に努める。また、バス・タクシー対策については、「バス交通対策基本計画」におけるバス路線網再編等により生活交通の確保を図る。

#### 7 2次評価及び意見(1次、2次で評価に相違がある場合など、必要に応じて意見を記入)

事業の結果だけでなく、バスの定時運行率、鉄道輸送力の状況など施策目的に適合した指標の設定を検討する必要がある。 今後とも、コミュニティバスの運行検証を図るとともに、バス・鉄道事業者等との協働の中、利便性の向上に努める必要がある。	2次評価 B
---	-----------

\* Aは、良好、Bは、事務事業の見直しが必要、Cは、事務事業を統合・廃止の方向

#### 8 3次評価及び意見(評価結果及び課題・解決策について、必要に応じて意見を記入)

	3次評価
--	------

\* Aは、良好、Bは、事務事業の見直しが必要、Cは、事務事業を統合・廃止の方向



