

基本施策名	51	市内交通機関の利便性を高める	評価責任者 (基本施策主管課長)	企画財政部企画課長 藤山 善之
生活課題	利用したい層の望みに合う形で、巡回バスが十分に利用されている		生活課題に対する満足度 H27目標値	33.0 %

基本施策の現状分析及び意図

基本施策の体系		基本目標	便利
		政策	市内外を移動しやすいまちづくり
①	市民意識調査結果	<p>②左記結果に対する現状分析・市民との協議結果</p> <p>市民意識調査では、基本施策における生活課題として「利用したい層の望みに合う形で、巡回バスが十分に利用されている」に対する満足度は10.7%で全体の平均より下回っており、昨年度から7.7ポイントのマイナスとなっている。また、基本施策「市内交通機関の利便性を高める」に対する必要度は82.2%で平均を若干上回っている結果となっている。</p> <p>参考   満足度（満足意識） 10.7 %    必要度 82.2 %</p>	
③	基本施策の現状と課題	<p>①近年のモータリゼーションの進展に伴い、公共交通の利用者が減少し、路線バスの廃止や運行本数の削減等が行われ、生活交通の確保が困難な状況となっている。</p> <p>②市内で運行しているバスのほとんどは廃止代替バスやコミュニティバス、行政巡回バスによって運行しているが利用者は年々減少傾向である。</p> <p>③高齢者などの移動に制約のある方や公共交通利用不便地区での移動手段の確保に向けた対策が必要であるが広い市域を全てカバーすることは非常に難しい状況である。</p>	
④	基本施策の意図、今後の展望	<p>①バスの利便性向上 市内の移動手段を確保するため運行本数や鉄道との接続など利便性向上に向けた取り組みが必要である。コミュニティバスや行政巡回バスの運行について利便性向上を図るため、新たに見直しを行った交通計画での重点施策に基づき実施していくことが必要である。</p> <p>②総合的な交通体系の確立 市内、市外を便利に移動できるよう効率的、効果的な交通体系が構築できるよう、市民、事業者、NPO、行政の協働も総合的な交通システムの確立が必要である。</p>	

⑤ 基本施策指標（総合計画数値目標）

基本施策指標名	単位	過年度実績		評価年度			指標の説明
		H22	H23	H24	H25	H27	
1 上野コミュニティバス・行政バスの年間利用人員	目標	人	198,000.0	136,000.0	136,000.0	136,000.0	行政バス利用人員数
	実績	人	125,701.0	115,629.0			
	達成率	%	63.5	85.0			
2 上野コミュニティバス・行政バスの収支率	目標	%	30.0	23.0	24.0	25.0	経常収入÷経常費用×100
	実績	%	22.8	21.3			
	達成率	%	76.0	92.6			
3 上野コミュニティバス・行政バスの利用割合	目標	%	19.4			11.8	住民アンケート調査において「利用している」と回答した人の比率
	実績	%					
	達成率	%	0.0				
4 地方バス路線(廃止代替バス)の年間利用者数	目標	人	223,000.0	210,000.0	210,000.0	210,000.0	廃止代替バス利用人員数
	実績	人	183,471.0	165,495.0			
	達成率	%	82.3	78.8			
	目標						
	実績						
	達成率	%					
	目標						
	実績						
	達成率	%					

⑥ 基本施策構成事務事業の評価

基本施策を構成する事務事業名	担当課	I D	事業名	改善余地の有無	事業費（人件費込、単位：千円）			基本施策貢献順位
					H23 決算額	H24 予算額	H25 所要額	
1	企画財政部企画課	80	交通計画策定事業・交通計画推進事業	無	3,746	5,570	9,290	2
2	企画財政部企画課	81	地域公共交通会議	無	2,249	2,326	2,326	3
3	企画財政部企画課	84	行政バス運行経費(上野コミュニティバス)	無	27,669	28,288	28,288	1
4	伊賀支所振興課	85	行政バス運行経費	無	15,460	16,318	29,180	1
5	島ヶ原支所振興課	86	行政バス運行経費	無	8,458	4,842	4,920	1
6	阿山支所振興課	87	行政バス運行経費	無	24,020	21,300	25,396	1
7	大山田支所振興課	88	行政バス運行経費	無	5,169	5,259	5,259	1
8	青山支所振興課	89	行政バス運行経費	無	27,567	33,276	35,277	1
9	企画財政部企画課	90	地方バス路線維持経費(廃止代替バス)	無	76,777	90,650	83,688	1
10	企画財政部企画課	91	地域交通対策事業	無	2,615	2,670	2,670	1
（ 以 下 続 紙 ）								
事業費合計					193,730	210,499	226,294	

⑦ ⑥以外で、目標達成に必要な事業（総合計画実施計画の期間内に実施を予定する事業）

事業名	事業主体	事業内容等

⑧ 基本施策の現状分析に基づく改革案の説明

評価視点	評価コメント
1 基本施策指標の分析	①上野コミュニティバスの利用者については、平成23年度で23,970人/年と平成19年度と比べると58%減となっている。これは平成20年に運賃を200円に上げたことや市民病院への通院患者の減少が一因と思われる。②支所行政巡回バスについても年々減少傾向にある。③市全体としては、高齢化に伴い、バスを含む公共交通機関を利用できない方が増えている状況である。
2 事業構成の適当性(手段として最適か?)	行政バスや廃止代替バスの運行については、平成23年度から4年間を計画期間とした「伊賀市交通計画」における重点施策を中心に実施しているところであるが、地域住民の移動手段としての地域交通を取り巻く環境の変化は著しいものがあることから、平成27年度以降の交通施策をあわせて検討する予定である。
3 役割分担の妥当性	市民の移動手段の確保を検討する中では、行政と市民(地域)の役割をしっかりと考えた交通体系が重要となる。行政ができる公共交通での移動手段の確保には限界があることから、地域での生活交通は地域で確保するという意識のもと、地域と行政が一緒になって作り上げていく交通体系が広い市域を有する伊賀市においては必要である。
4 総合評価(今後の方向性、事業の見直しについて等)	現時点では、平成23年度からの「伊賀市交通計画」に基づき、その重点施策の実施、検討など一定の見直しを行い、効率的・効果的な交通体系を構築することが必要と考える。市民意識調査での必要度は高いが満足度が低い結果から、利用者は、定時定路線で運行している行政バスや廃止代替バスより必要な時に必要な場所に移動できる自家用車やタクシーと同じ様な移動手段を望んでいることが考えられるが、行政が運行する公共交通機関としては、市域を全てカバーすることやドア・トゥ・ドア方式のフルデマンド運行は出来ないことから、地域住民のニーズを見極め、今後、地域が自ら運行する地域自主運行バス等による移動手段を行政からの財政的な支援も含めて具体的に検討する必要がある。