

施策評価シート(平成23年度の振り返り、総括)

作成日 平成 24 年 5 月 29 日

施策	14	公共交通の利便性の向上	主管課	名称	総合政策課	関係課	総務課(水上支所、新治支所) 地域整備課(都市計画)
				課長	青木 寿		

施策の目的	対象 (誰、何を対象としているのか)	対象指標	単位	20年度実績	21年度実績	22年度実績	23年度実績	24年度見込み	把握方法
	①公共交通を使って、日常生活で便利に移動ができる。	①町民	A 人口(外国人も含む)	人	22,924	22,618	22,194	21,727	
B									
C									
D									
意図 (対象がどのような状態になるのか)		成果指標 (意図の達成度を表す指標)	単位	20年度実績	21年度実績	22年度実績	23年度実績	24年度目標	設定の考え方と把握方法
①公共交通を使って、日常生活で便利に移動ができる。		A 公共交通に不便を感じている町民の割合	%	40.1	58.9	-	49.9		A) 直接的な設問であり、数値が高まれば目的が達成されているいえるため成果指標とした。 町民アンケートにより把握 ※公共交通(バス・電車など)に不便を感じていますか。→「感じている」、「どちらかといえば感じている」と回答した人の割合
	B 日常的に公共交通を利用している町民の割合	%	12.4	11.1	-	8.6		B) 公共交通が便利になれば、利用者数が増加すると考えられるため成果指標とした。 町民アンケートにより把握	
	C 路線バス利用者数	千人	328.4	273.3	237.5	223.3		※あなたはどの程度、町内の公共交通(バス・電車など)を利用していますか。→「ほぼ毎日」、「週に1日以上」、「月に1日以上」と回答した人の割合	
	D 鉄道利用者数(在来線・新幹線)	人	1,626 725	1,539 659	1,479 666	1,363 727		C) 公共交通が便利になれば、利用者数が増加すると考えられるため成果指標とした。 水上線及び猿ヶ京線の年度延べ人数 路線バス会社への聞き取りによる	
	E							D) 公共交通が便利になれば、利用者数が増加すると考えられるため成果指標とした。 JR東日本のデータによる(HPより) 在来線は、後閑駅・水上駅の1日平均値の合計 新幹線は、上毛高原駅の1日平均値	
	F								

住民と行政との役割分担	1. 住民の役割 (住民が自助でやるべきこと、地域やコミュニティが共助でやるべきこと、行政と協働でやるべきこと)	2. 行政の役割 (町がやるべきこと、県がやるべきこと、国がやるべきこと)
	①公共交通の重要性を認識し、できるだけ利用してもらう。 ※利用者の減少による路線廃止とならないようにする。 ②事業者には、既存路線を維持・存続してもらう。	1) 町がやるべきこと ①機能性と快適性を兼ね備えた駅の周辺整備を促進する。 ②利用しやすい公共交通ネットワークの構築するために、各機関の連携に必要な調整を行う。 ③路線維持のための補助等を検討・実施する。 ④町民が利用しやすい補助や支援を行う。

平成23年度の 評価結果	1. 施策の成果水準とその背景・要因		
	1) 現状の成果水準と時系列比較（現状の水準は？以前からみて成果は向上したのか、低下したのか、その要因は？）	2) 他団体との比較（近隣市町村、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？）	3) 住民の期待水準との比較（住民の期待よりも高い水準なのか 同程度なのか、低いのか、その他の特徴は？）
	<p>①公共交通に不便を感じている町民の割合は平成23年度が49.9%であり、平成21年度の58.9%から9.0ポイント減少している。不便の内容は、「本数が少ない」が78.0%と最も多く、「運賃が高い」が47.3%、「バス停や駅が遠い」が30.3%と続く。路線バスについては、利用者数が減少にともなって便数を減らしたことで、最終便の時刻が早くなってしまった。また、高齢者については、そもそも外出する機会が減少したり、病院が送迎を行うようになったことで公共交通を使う必要がなくなってきたことも要因と考えられる。</p> <p>②日常的に公共交通を利用している人の割合は、平成21年度11.1%から平成23年度8.6%に2.5ポイント減少している。年齢別にみると、40歳代が2.7%と最も低く、年齢を増すごとに高くなっている。また、20～30歳代については11.5～13.9%となっており、比較的高い割合となっている。地区別にみると、水上地区が11.2%と高く、新治地区が5.6%と低い(水上地区の半数)。また、週に1日以上利用している人に限ってみると、1.8%となっている。</p> <p>③路線バス利用者数は、平成21年度273.3千人、平成22年度237.5千人、平成23年度223.3千人と年々減少傾向にある。バスの利用者の内訳(平成24年4～5月調査、水上線と猿ヶ京線の計)は、一般25.7%、高齢者19.8%、学生18.2%、観光客36.3%となっている。観光客については、土日の高速道路割引制度の創設により自家用車で来町する人の割合が増加したことで、路線バスの利用者が減少したと考えられる。また、平成23年3月以降の利用者数は東日本大震災の影響により激減している。さらに、学生については、絶対数の減少と併せて、保護者による朝晩の送迎(学校や駅まで)が大半になっていることも要因と考えられる。</p> <p>④在来線の1日平均の駅利用者数は平成20年度1,626人→平成21年度1,539人→平成22年度1,479人→平成23年度1,363人と減少傾向が続いている。平成22から23年度にかけては、特に水上駅での減少が著しい(△12.5%)。減少の要因は、学生が減少しているため、電車の利用者もこれに比例して減少しているものと推測する。</p> <p>⑤新幹線の1日平均の駅利用者数は平成21年度から増加傾向にあり、平成22年度666人から平成23年度727人と9.2%増加した。利用内訳として通勤は増加しているように思える。1日当たり200人前後の通勤通学者が新幹線を利用しているものと思われる(JRへの聞き取り)。また、平成22年12月に上越線特急「水上」が廃止されたことに伴い、上越新幹線(上毛高原駅)の利用者数が増えてきていると考えられる。</p>	<p>①全国的には46.5%の人が1ヶ月に数回以上公共交通機関を利用している(H20.7公共交通機関の安全に関する世論調査-内閣府)。みなかみ町の利用頻度は8.6%と極端に低くなっているが、都市部と農村部では環境が大きく異なるため、単純な比較はできない。</p> <p>②新幹線1駅、在来線5駅、高速道路インターチェンジ2つと、近隣市町村と比べて格段に多く、利便性が高いといえる。</p> <p>③バスの路線数はある程度確保されているが、1路線あたりの運行本数は少ない。また、在来線は、1時間に1本程度しか運行されていない。</p> <p>④平成23年度、近隣市町村にある駅の1日平均の利用者数は、沼田駅が1,910人(沼田市人口51,900)、中之条駅が1,002人(中之条町人口17,916)となっており、みなかみ町は在来線(後閑駅+水上駅)1,363人+新幹線727人となっており、人口に対する駅の利用者数は少なくはない。これは、観光客の利用が多いこと、駅が町の中心部(公共機関や人口の集まる地区)に存在し利用しやすい環境にあるためと考えられる。</p> <p>⑤沼田市では、運行委託している路線が9路線、県の中央部へアクセスできるアップル号などがある。その他事業者が運行している4路線が市内より各町村へアクセスしている。みなかみ町では町が運行している法師線、事業者へ運行委託しているのは宝川線(朝1便)・湯ノ小屋線(夕1便)がある。</p> <p>⑥平成23年度の駅利用者数の前年度比率は、後閑駅94.6%、水上駅87.5%、沼田駅96.8%、中之条駅96.1%となっており、減少が著しい。</p>	<p>①通勤通学者や観光客から「路線数や便数が少なく利用しにくい」、「1時間に1本程度しか運行していないので不便」との声がある。</p> <p>②バス路線の最終便の時刻が早いとの声などもある。</p> <p>③バス運賃が高いという声がある。</p> <p>④上毛高原駅周辺の駐車場整備を希望する声が高い。</p> <p>⑤特に高齢者から、バス停までの距離が遠く、利用しづらいという声がある。</p> <p>⑥月夜野パークアンドライドを使用したいが満車が多いとの声がある。</p> <p>⑦観光振興の施策ではあるが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国語表記がなく、外国人観光客は利用しにくい。 ・観光客用にバスのフリーバスチケットなどがあると便利という声がある。 <p>町民アンケートによると、公共交通に対する不便の具体的な内容は、</p> <p>①本数が少ない 78.0%</p> <p>②運賃が高い 47.3%</p> <p>③バス停や駅が遠い 30.3%</p> <p>となっている。</p> <p>また、自由記述欄には、駅前駐車場の整備やコミュニティバスの運行などの意見が寄せられている。さらに、この施策に対する満足度は、満足3.3%、やや満足14.2%、やや不満23.3%、不満11.8%となっている。</p>
2. 施策の成果実績に対してのこれまでの主な取り組み(事務事業)の総括			3. 施策の課題認識と改革改善の方向
<p>①公共交通対策事業において、水上駅～宝川温泉入り口、湯の小屋の路線に対する運行補助を行っている。</p> <p>②県の補助金を受けて猿ヶ京～法師温泉の間で町営バス事業を運営している。発着場所の変更やバス停の見直し、料金体系の変更を行い(実施は平成23年7月から)、乗車率の向上を目指している。</p> <p>③後閑駅前のAコープ跡地については町営駐車場となり平成23年度から徴収ゲートを設置した。利用台数は平成24年3月には1,172台/月で294千円/月の収入となっている。利用者数は徐々に増えてきており、目標値を上回っている。後閑駅周辺施設の利用促進や後閑駅でのパークアンドライドの促進に繋がった。</p> <p>④上毛高原駅裏の駐車車両が多かったため、平成23年度の行幸啓をきっかけとした駐車車両対策を行った。その結果、現在は駐車車両が激減し、ほとんど見られなくなり緊急車両などの通行にも支障がなくなった。</p>			<p>①法師線バス運行事業は、赤字が続いており、財源を補って運行している。今後、路線のあり方を検討する必要がある。</p> <p>②利用者の減少により維持できなくなる路線が増えてくると予想されるため、路線バス利用促進の対策を行わなければならない。</p> <p>③町民が公共交通を利用しやすくするためには、色々な方策が考えられると思うが、利用したいがバス運賃が高いなどの声があるため、どのような支援ができるかを検討・実施する必要がある。</p> <p>④交通弱者を対象とした移動支援なども、現在運行している社会福祉協議会の福祉有償運送等との調整も考えながら、そのニーズがどの区域にどのくらいあるかを調査する必要がある。</p> <p>⑤上毛高原駅前広場では、現在、制限時間を越えた駐車が多く見られるため、広場整備と駐車場対策を合わせて検討する必要がある。新たな広場整備により、駅利用者の利便性向上が期待できる。</p> <p>⑥学生の送迎車両などにより、朝晩の後閑駅が大変混雑し、利用しづらい状態である。公共交通の維持と併せて、対策を検討する必要がある。</p>