

施策評価シート(平成21年度の振り返り、総括)

作成日 平成 22 年 7 月 12 日

施策No.	16	施策名	公共交通環境の整備		
主管課名	総合政策課	主管課長名	宮崎育雄		
関係課名	総務課(新治支所) 町民福祉課(高齢介護G) 地域整備課(都市計画G)				

施策の目的 【対象】	対象指標名	単位	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
			実績	実績	実績	実績	見込み	見込み
①町民(外国人含) ②来訪者(日帰り+宿泊) ③公共交通機関	①人口(外国人含)	人	24,250	23,809	23,305	22,924	22,591	
	②来訪者数	人	3,850,066	3,689,183	3,713,752	3,600,664		
	③バス路線数	本	5	4	4	4		
	④町内の鉄道の駅	箇所	6	6	6	6		

施策の目的 【意図】	成果指標名	単位	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
			実績	実績	実績	実績	目標	目標
①②公共交通を利用してもらう ③既存路線を存続し、交通弱者を増やさないようにする。	①公共交通を利用しやすいと感じる町民の割合	%			59.9	41.1		
	②バス利用者数(年度延べ)	人	322,087	347,684	328,401	273,265		
	③在来線の1日平均の駅利用者数	人	1820	1637	1626			
成果指標の把握方法と算定式等	④新幹線の1日平均の駅利用者数	人	732	740	725			
	①町民アンケート ②関越交通に聞き取り ③JRの調査から(HPより)、後閑駅、上牧駅、水上駅の一日平均値の合計※上牧駅については、平成19年度からデータなし。 ④JRの調査から(HPより)							

成果指標設定の考え方	①「利用しやすいと感じる町民の割合」が増えれば、公共交通の利用環境が向上したと考えられる。 ②③④バス及び駅の利用者が増加または維持できれば、既存路線は存続し交通弱者は増えないと考えられる。
------------	--

施策成果向上にむけた住民と行政との役割分担	<p>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)</p> <p>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。)</p> <p>②事業者には、既存路線を維持・存続してもらう。</p> <p>2) 行政の役割 (町がやるべきこと、都道府県がやるべきこと、国がやるべきこと)</p> <p>&lt;町&gt;</p> <p>①機能性と快適性を兼ね備えた駅の整備を促進する。</p> <p>②賑わいのある駅前整備を行う。</p> <p>③利用しやすい公共交通ネットワークの構築するために、各公共機関の連携に必要な調整を行う。</p> <p>④路線維持のための補助を継続する。</p> <p>&lt;国県&gt;</p> <p>①路線維持のための補助を継続する。</p>
-----------------------	--

21年度の  
評価結果

<b>1. 施策の成果水準とその背景・要因</b>
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？） ①公共交通を利用しやすいと感じる町民の割合はH21年度が41.1%であり、H20年度の59.9%から18.8ポイント減少している。その要因は、ガソリン価格の高騰により一時的に電車やバスを利用したが、使ってみたら不便と感じる人が多かったのではないかと考えられる。 ②バス利用者数(年度延べ)は、平成18年度322,087人、平成19年度347,684人、平成20年度328,401人、平成21年度273,265人と平成21年度は20年度に比べ、約55000人、17%の減少となっている。その要因は、バス利用者はもとも観光客が多かったことがあり、近年の高速道路割引制度の適用により、バスを利用していた観光客が自家用車で来町することが増加したのではないかと考えられる。(参考:当町にはないが、高速バスが一番影響を受けたという分析がある。) ③在来線の1日平均の駅利用者数は微減している。要因は高校の生徒数が減少しているため、電車の利用生徒もこれに比例して減少しているものと推測する。 ④新幹線の1日平均の駅利用者数は微減しているが、ほぼ横ばいと考える。利用内訳として通勤は増加しているように思える。一日当たり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)
2) 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？） ①新幹線1駅、在来線5駅、IC2つと、近隣市町村と比べて格段に多い。 ②バスの路線数及び本数は少ない。電車も、1時間に1本程度しか運行していない。 ③渋川～伊香保へのバス路線は高校が多いため利用率も高い。※関越交通保有路線中のデータ
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？ 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」との声がある。 ②運賃も高いという声もある。 ③外国語表記がなく、外国人観光客は利用しにくい。 ④駅前駐車場整備が遅れており、パークアンドライド対応にもなっていない。 ⑤上毛高原駅ウラ駐車場をコインパーキング化したらという声もある。 ⑥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。
<b>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</b>
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。 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。H21年度は代替バスを購入した。
<b>3. 施策の課題認識と改革改善の方向</b>
1) 法師線バス運行事業は、毎年赤字であり、基金を取り崩して事業実施している。 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、運行路線の継続に向けてバス運行事業者との協議を開始しなければならない。 3) 高齢者が公共交通を利用できるようにするためには、デマンド交通(乗り合いタクシー)等の導入を検討する必要がある。現在運行している社協の福祉有償運送との調整も必要である。 4) 外国人観光客が増加しているため、路線や時刻表を外国語で表記するなどの取り組みを検討する必要がある。 5) 現在、後閑駅前のAコープ跡地を町民駐車場として整備しているが、利用方法等について議会や関係者と協議し、その方法を町民に周知する必要がある。 6) 上毛高原駅前広場では、現在違法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。(群馬県や公共交通関係者との協議を継続していく)