

施策マネジメントシート(平成24年度の振り返り、総括)

作成日 平成 25 年 6 月 17 日

基本目標	II	豊かな自然と共生するまち	主管課	名称	総合政策課
				課長	青木 寿
施策	14	公共交通の利便性の向上	関係課	総務課(新治支所)、地域整備課(都市計画)	

施策の目的	対象	意図	基本事業名	対象	意図
	①町民	①公共交通を使って、日常生活で便利に移動ができる。	1 公共交通の確保	町民	公共交通を使って、日常生活で移動ができる。
			2 公共交通の利便性の確保	町民	公共交通を便利に利用できる。
			3		
			4		
			5		

成果指標	成果指標名		単位	区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
	A	日常的に公共交通を利用している町民の割合	%		実績値	8.6	8.6				
				目標値		8.8	8.9	9.1	9.2	9.2	9.2
B	路線バス利用者数	千人		実績値	223	223					
				目標値		220	220	220	220	210	200
C	鉄道利用者数(在来線/新幹線)	人		実績値	1,363/727	1,378/761					
				目標値		1,300/740	1,260/752	1,220/764	1,180/776	1,140/788	1,100/800
D				実績値							
				目標値							
E				実績値							
				目標値							
F				実績値							
				目標値							

指標設定の考え方と実績値の把握方法

A) 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
※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

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。
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

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。
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

目標値設定の考え方

A) 成り行きでは、過去の経緯から毎年度10%程度減少すると予想される。公共交通の利用者の絶対数を減少させないようにすることを目標としながら人口減少を勘案し、平成29年度9.2%をめざす。

B) 日常的に公共交通を利用している町民の割合との相関関係が強く、同様に毎年度10%程度減少すると予測される。現状の水準を維持したいが、利用者絶対数(特に学生)が減少することを考慮し、平成29年度200千人を目指す。

C) 在来線の利用者数は今後も減少傾向にあると想定され、毎年度5%ずつ減少すると設定。新幹線の利用者数は過去の推移から短期的には大幅な減少はないと設定したが、北陸新幹線が平成26年に全線開通することに伴い、上越新幹線の便数減少が懸念される。現段階では、どちらも成り行きに対して平成29年度の利用者数を10%伸ばすことを目標とする。

施策のための目的・役割分担	1. 町民(事業所、地域、団体)の役割	2. 行政(町、県、国)の役割
	①公共交通の重要性を認識し、できるだけ利用する。 ②事業者は、公共交通サービスの向上に努める。 ③地域住民は、公共交通の必要性を意思表示する。	①機能性と快適性を兼ね備えた駅の周辺整備を推進する。 ②利用しやすい公共交通ネットワークを構築するために、各機関の連携に必要な調整を行う。 ③現行路線維持のための利用促進を行うとともに生活公共交通の確保に努める。

施策を取り巻く状況	1. 施策を取り巻く状況(対象や法令等)は今後どのように変化するか?	2. 施策に対して、住民や議会からどんな意見や要望が寄せられているか?
	①高齢化が進むと、移動ができなくなる人が増加すると考えられる。移動支援を必要とする人の増加が見込まれる。 ②人口減少により、公共交通の利用者数が減少見込まれる。 ③学生の減少とともに、学生の路線バスの利用が減少している。→路線存続が困難になる可能性あり(特に、猿ヶ京線)。 ④赤字路線に対する国・県の補助を含めて、県が補助制度自体の見直しを検討している。注視していく必要がある。	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」、「バス路線の最終便の時刻が早い」、「バス運賃が高い」との声がある。 ②上毛高原駅周辺の駐車場整備を希望する声がある。 ③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。 ※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内容は、 ①本数が少ない 78.0%②運賃が高い 47.3%③バス停や駅が遠い 30.3%となっている。

施策	14	公共交通の利便性の向上	主管課	名称	総合政策課
				課長	青木 寿

		実績比較	背景・要因
施策の成果水準の分析と背景・要因の考察	① 時系列比較	<input type="checkbox"/> かなり向上した。 <input type="checkbox"/> どちらかといえば向上した。 <input checked="" type="checkbox"/> ほとんど変わらない。(横ばい状態) <input type="checkbox"/> どちらかといえば低下した。 <input type="checkbox"/> かなり低下した。	① 日常的に公共交通を利用している人の割合は、平成23年度と平成24年度はともに8.6%と同率で推移している。 ② 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であったが、平成24年度223.4千人と僅かであるが増加した。 ③ 在来線の1日平均の駅利用者数は、平成23年度1,363人から平成24年度1,378人と増加した。 ④ 新幹線の1日平均の駅利用者数は平成23年度727人から平成24年度761人と増加した。 ※路線バス利用者はみなかみバスカードの販売開始により僅かに増加した。在来線については通学者は減少していると思われるが、町内を訪れる観光客数が増加していることから観光客の利用が増加していると推測する。新幹線についても観光客の利用増によるものと思われる。 ※公共交通に不便を感じている町民の割合は、平成23年度49.9%から平成24年度46.4%と3.5ポイント減少している。不便の内容の時系列比較は、「本数が少ない」は平成23年度78.0%から平成24年度76.1%と1.9ポイント減少し、「運賃が高い」は平成23年度47.3%から平成24年度40.5%と6.8%減少した。また「バス停や駅が遠い」は平成23年度30.3%から平成24年度35.9%と5.6ポイント増加した。
	② 他団体との比較	<input type="checkbox"/> かなり高い水準である。 <input type="checkbox"/> どちらかといえば高い水準である。 <input checked="" type="checkbox"/> ほぼ同水準である。 <input type="checkbox"/> どちらかといえば低い水準である。 <input type="checkbox"/> かなり低い水準である。	① 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。 ② バスの路線数は2路線あるが、1路線あたりの運行本数は少ない。しかしながらバス路線については県内でも数少ない事業者による自主運行路線である。また、在来線は、1時間に1本程度の運行である。 ③ 平成24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1,943人(沼田市人口51,900人)、中之条駅が1,024人(中之条町人口17,916人)となっており、みなかみ町は在来線(後閑駅+水上駅)1,378人+新幹線761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。 ④ 駅利用者数の前年度比率は、後閑駅100.0%、水上駅103.3%、沼田駅101.7%、中之条駅102.2%と微増している。 ⑤ みなかみ町のバス路線は県内でも数少ない自主運行路線であり、委託路線は自治体が自主運行路線が廃止された対応で走らせているケースがほとんどである。 ⑥ 近隣市町村の世帯あたりの保有自動車台数は、群馬県0.9台、沼田市2.3台、片品村3.5台、川場村3.6台、昭和村3.9台、みなかみ町2.4台となっており、県平均と比べるとかなり高い割合であるが、利根沼田地区では沼田市とほぼ同水準であり鉄道やバス路線が関係していると思われる。
	③ 目標の達成状況	<input type="checkbox"/> 目標値を大きく上回った。 <input checked="" type="checkbox"/> 目標値を多少上回った。 <input type="checkbox"/> ほぼ目標値どおりの成果であった。 <input type="checkbox"/> 目標値を多少下回った。 <input type="checkbox"/> 目標値を大きく下回った。	① 日常的に公共交通を利用している町民の割合は毎年減少してきたが、前年と同率の8.6%で減少はしなかった。しかし、目標を下回ってしまった。通学利用の学生の減少などが影響していると推測される。 ② 平成24年度の路線バス利用者数は前年から僅かながら増加(約100人)し、目標値が220千人に対し3千人上回った。みなかみバスカードの販売を開始したことが影響していると思われる。 ③ 鉄道利用者数については、在来線及び新幹線ともに利用者が増加し目標値を上回っている。観光客数が増加していることから、観光やアクティビティを目的に鉄道で来訪する観光客が増加していることが要因として推測される。
成果実績に対する総括	① 事業者が運行する町内バス路線で使用できる「みなかみバスカード」を作成し、平成24年8月から販売開始した。乗降場所両方もしくはどちらかが町内であれば使用できる。運賃補助にあたるこの事業は日本ではめずらしい事業である。 なお、事業開始にあたり2路線11台の全てのバスに始発から最終まで乗車し、各バス停での乗降者や乗車客の特徴などを詳細に調査した。この調査結果に基づき事業の詳細を決定した。 みなかみバスカードの販売枚数は発売開始から年度末までで、2,824枚となっている。 ② 後閑駅前駐車場については、平成23年11月から通勤者の利便性の向上を目的に開始した。平成23年度は5ヶ月間で延べ4,592件の利用があり、月平均918件であった。平成24年度は1年間で13,122台の利用があり、月平均1,093件であった。月平均の利用件数を比較すると約19%増加している。		

		基本事業名	今後の課題	平成26年度の取り組み方針(案)
今後の課題と取り組み方針(案)	1	公共交通の確保	赤字が継続しているバス路線は、将来的に廃止等も考えられる。その場合、利用者の移動手段が損なわれるので、廃止等を回避するために利用者の減少を食い止める必要がある。学生の絶対数が減少し、通学利用の減少も見込まれることから将来の見通しは甘くない。今後も事業者との協力のもと、利用者を減らさない対策が必要である。	バス路線に関してはバスカード事業を継続しながら、バス路線の維持確保のための町内利用者の利便性を損なわない観光客の利用者増に取り組む。
	2	公共交通の利便性の確保	鉄道と路線バスの接続は事業者の運行計画により、ある程度確保されているが、鉄道、路線バス共に本数が少なく、日常的に利用するには利用しづらい状況である。また、路線バスの最終便が早い時間に設定されており、学生などが帰宅に利用するには利用しづらい状況である。	バス路線については、利用者の声などを事業者に投げかけながら利便性の確保に取り組む。 上毛高原駅前整備に取り組む。 法師線運行継続の検討に取り組む。
	3			