

施策評価シート

施策等名称	地域内公共交通の構築	体系番号	0501011301
		主管課	地域創生課

1 施策基本情報

現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> モータリゼーションの進展に伴い、バス利用者は年々減少し、事業者が営利事業として成り立っていくことが困難になっており、路線廃止や路線縮小などの見直しが行われています。 高齢者や障害者等、交通弱者の移動手段として確保する必要があり、平成28年10月からは福祉バスピーナちゃんと路線バスを統合し、新たなバス交通に再編をしました。 年々増加するバス運行経費の負担や観光客の2次交通、免許返納者の足の確保など、多様化した課題があります。
めざす将来像 (あるべき姿、基本的な考え方)	<ul style="list-style-type: none"> 障害者や高齢者等の交通弱者だけでなく、すべての市民が利用しやすい交通手段のあり方を検討し、構築していきます。 観光客の移動手段を確保することにより、観光振興にもつなげていきます。 運行体系を再構築することにより、バス事業者の経費の削減、効率的な運行を実現していきます。

施策指標	指標名称	指標の説明(単位)	計画策定時	2022年度目標値
				2027年度目標値
①	バス利用者の満足度	利用者満足度調査による満足度の割合(%)	76.50	85.00 100.00
②	1便当たりのバス乗車人数	1便当たりの利用者数(人)	5.70	6.00 9.00
③				

施策の柱1	名称	地域内公共交通の構築	主管課	地域創生課			
	詳細	地域内交通を確保するために交通弱者や来訪者に配慮した公共交通網を構築し、JRや原村循環線、かりんちゃんバスとの乗り継ぎ等、利便性の向上を図ります。					
	まちづくりの目標指標	指標の説明(単位)	計画策定時	2022年度目標値 2027年度目標値	柱を構成する主要事務事業	区分	
	1	バス利用者の満足度	利用者満足度調査による満足度の割合(%)	76.50	85.00 100.00	1 バス交通確保事業	実施
	2	1便当たりのバス乗車人数	1便当たりの利用者数(人)	5.70	6.00 9.00	2 茅野市・原村地域公共交通活性化協議会運営事	実施
	3						
	3						

基本政策間連携

施策の体系	名称		主管課			
	詳細					
	まちづくりの目標指標	指標の説明(単位)	計画策定時	2022年度目標値 2027年度目標値	柱を構成する主要事務事業	区分
	1				1	
	2				2	
	3				3	
	3				4	

基本政策間連携

施策の柱3	名称		主管課			
	詳細					
	まちづくりの目標指標	指標の説明(単位)	計画策定時	2022年度目標値 2027年度目標値	柱を構成する主要事務事業	区分
	1				1	
	2				2	
	3				3	
	3				4	

基本政策間連携

施策等名称	地域内公共交通の構築	体系番号	0501011301
		主管課	地域創生課

2 指標等の推移と変動要因

体系区分	成果指標名	計画策定時	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
指標No.		中間目標値	実績値 / 達成率(実績値÷目標値)				
施策	バス利用者の満足度	76.50	78.00	80.00	81.80	84.40	
		82.00	95.12	97.56	99.76	102.93	0.00
変動要因等	2018年度	H28の再編以降、毎年ほぼ同様の満足度が得られている。					
	2019年度	利用されている方からは、高い満足度が得られている。					
	2020年度	利用されている方からは、高い満足度が得られている。					
	2021年度	利用されている方からは、高い満足度が得られている。					
	2022年度						
施策	1便当たりのバス乗車人数	5.70	5.60	5.40	4.20	4.40	
		7.00	80.00	77.14	60.00	62.86	0.00
変動要因等	2018年度	大きな要因はないが、利用者数の自然減により1便当たりの乗車人数も微減した。					
	2019年度	台風やコロナ禍の影響で利用者数が減少したことから、1便当たりの乗車人数も微減した。					
	2020年度	コロナ禍の影響で利用者数が減少したことから、1便当たりの乗車人数が激減した。					
	2021年度	新型コロナの感染状況が落ち着いてきたことから、1便当たりの乗車人数は微増した。					
	2022年度						
柱1	バス利用者の満足度	76.50	78.00	80.00	81.80	84.40	
1		82.00	95.12	97.56	99.76	102.93	0.00
変動要因等	2018年度	H28の再編以降、毎年ほぼ同様の満足度が得られている。					
	2019年度	利用されている方からは、高い満足度が得られている。					
	2020年度	利用されている方からは、高い満足度が得られている。					
	2021年度	利用されている方からは、高い満足度が得られている。					
	2022年度						
柱1	1便当たりのバス乗車人数	5.70	5.60	5.40	4.20	4.40	
2		7.00	80.00	77.14	60.00	62.86	0.00
変動要因等	2018年度	大きな要因はないが、利用者数の自然減により1便当たりの乗車人数も微減した。					
	2019年度	台風やコロナ禍の影響で利用者数が減少したことから、1便当たりの乗車人数も微減した。					
	2020年度	コロナ禍の影響で利用者数が減少したことから、1便当たりの乗車人数が激減した。					
	2021年度	新型コロナの感染状況が落ち着いてきたことから、1便当たりの乗車人数は微増した。					
	2022年度						
			#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
変動要因等	2018年度						
	2019年度						
	2020年度						
	2021年度						
	2022年度						
			#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
変動要因等	2018年度						
	2019年度						
	2020年度						
	2021年度						
	2022年度						

施策等名称	地域内公共交通の構築	体系番号	0501011301
		主管課	地域創生課

3 評価・改革改善

(単位:円)

項目		2018年 (前年度比)	2019年 (前年度比)	2020年 (前年度比)	2021年 (前年度比)	2022年 (前年度比)	
投資額	事業費(円)	92,413,398	93,039,754	96,890,483	99,208,634	63,931,000	
	うち一財(円)	92,413,398	93,039,754	96,890,483	99,208,634	63,931,000	
	増減理由 (一般財源前年度比±10%以上の場合に記載)						
進捗評価		おおむね順調	おおむね順調	おおむね順調	おおむね順調		
評価	主な取組内容や成果	バス交通の利用促進を図るため、利用者満足度調査、車両更新、免許返納者のバス利用促進に係る検討、無料乗車キャンペーンの実施、ポケット版時刻表の作成等を行った。免許返納者など、潜在的な需要は高まっていくと考えられる。	利用喚起の観点から100円乗車キャンペーンを実施し、期間中は前年比約20%の増となった。また、利用者のニーズに応えるため、ポケット版時刻表に運賃表を掲載するなど、利用者獲得に向けた取り組みを行った。	バス交通の利用促進を図るため、利用者満足度調査、ポケット版時刻表の作成等を行った。しかし、新型コロナウイルスによる外出自粛、休校などの影響から、ほぼすべての路線で、利用者数が大幅な減少となった。	バス交通の利用促進を図るため、利用者満足度調査、時刻表の作成等を行った。利用者数については、新型コロナウイルスの影響が出始める前の令和元年度と比較した場合7割強となっている。月によっては同程度の利用者数もあり、徐々に持ち直している傾向がみられる。		
	総合評価	課題	利用者ニーズを把握し、より効果的な運行を検討していかなければならない。また、国の補助が減少する中、市の財政と福祉政策を含めた将来投資としてのバス交通を総合的に評価し、茅野市に合った公共交通の体系を模索していく必要がある。	現状のバス路線は、地形的な特徴から、高コストで非効率な交通網であり、多様な住民ニーズに対応できていない。利用者数は低調であり、運行会社の経営は成り立っていない。さらに、市の運行費補助金は年々増加しており、現状を打開するための抜本的な公共交通体系への組換えが必要である。	新型コロナウイルスの感染は依然として続いており、バス運行にも大きく影響している。バス運行事業者は路線バスを運行する体力はなく、抜本的な経営改善に着手している。路線を維持するためのへの運行費補助金は8000万を超え、市の財政負担も厳しいことから、路線バスの再編について協議する必要がある。	利用者数はコロナの影響前と比較して持ち直してきているが、依然として低迷している。バス運行事業者は路線バスを運行する体力はなく、抜本的な経営改善に着手している。路線を維持するためのへの運行費補助金は9,000万を超え、市の財政負担は厳しい。これまでの路線バスを中心とした交通網は市民ニーズに合ったものとは言えず、市民に受け入れられる体系づくりの必要がある。	
改革・改善	改革・改善内容	バス交通を利用する人の潜在的ニーズはあると思うので、バスを利用しやすい環境整備の施策を検討、実施し、利用者増に向けた取り組みを行う。	現行のバス路線は、曜日運行や非効率経路などで住民ニーズに即した移動手段とはなっていない。利用者の利便性を高め、潜在需要者を獲得していくためには大胆な公共交通網の組換えが必要であり、それを定着させることによってコストの削減を図る。	既存の路線バスの再編を行い、必要に応じた路線体系にする。また、新しい地域公共交通への体制づくりを進め、路線バスに頼らない移動手段への転換を図っていく。	既存の日中生活路線バスは、穴山・原村線以外廃止し、より利便性の高い「のらぎあ」に転換する。路線バスを中心としたこれまでの公共交通から、「のらぎあ」を軸とした新しい地域公共交通への体制づくりを進める。		
	施策の柱等の重点化	重点化する施策の柱	1	1	1	1	
		重点事務事業	1	1	1	1	
理由		公共交通の厳しい現状をよく検証したうえで、利用者の増を実現するために最大限できることを研究し、必要に応じて思い切った施策を実施していくことが、公共交通を残していくために今後必要になるため。	公共交通は依然として厳しい現状であり、運行事業者の経営も成り立っておらず、市の運行費補助金も年々増加している。超高齢化社会を迎え、高齢者の自家用車事故を防止する意味でも、自家用車に替わる目的地までの移動手段の確立を進めていかなければならない。	現在の公共交通体系は潜在的なニーズに応じた体制になっていない。今後新しい地域公共交通の体制に向けて、早期に路線バスの再編を行う必要があるため。	現在の公共交通体系は潜在的なニーズに応じた体制になっていない。日中生活便を廃止し、路線バスから「のらぎあ」を軸とした新たな地域公共交通の体制づくりを進め、市民の移動手段を確保する。		

作成担当者	小林弘夫	小林弘夫	小林弘夫	小林弘夫	
最終評価責任者	加賀美 積	加賀美 積	小平雅文	田中裕之	
最終評価年月日	令和元年5月31日	2020年7月9日	2021年5月28日	2022年5月30日	