

平成 25 年度 施策・基本事業評価表(平成 24 年度振り返り)

作成日 平成 25 年 8 月 19 日

基本目標No.	2	基本目標名	安全で快適な暮らしやすいまち
施策No.	20	施策名	総合交通体系の整備
主管課名	商工観光課	主管課長名	堀 昭禎
関係課名	建設課・都市計画課・環境安全課		

施策が目指す点	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用しやすい公共交通が整っています。 市民バスは、安全・安心な運行で、多くの人に利用されています。 駅が整備され、乗り換えが便利になっています。 駅を中心としたまちづくりで、地域が活性化しています。
---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

施策の成果向上に向けての住民と行政との役割分担や地域等への期待など	市民・事業所	<ul style="list-style-type: none"> 積極的に鉄道やバスなど公共交通機関を利用します。 公共交通が利用しやすくなるための意見や提案を積極的に行います。
	行政	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性の向上について、関係機関等に働きかけ等を行います。 魚津市民バスについて、路線の整備、利用のPRを図ります。 公共交通に関する各種団体及び機関からなる公共交通活性化会議を行います。
	その他	

施策にかかるコスト等	区分	単位	22年度実績	23年度実績	24年度実績	25年度実績	26年度実績	27年度実績
	A. 本施策を構成する事務事業の数	本数	—	—	5 (4)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち基本事業①を構成する事務事業の数(うち自治事務数)	本数	—	—	2 (1)				
うち基本事業②を構成する事務事業の数(うち自治事務数)	本数	—	—	2 (2)				
うち基本事業③を構成する事務事業の数(うち自治事務数)	本数	—	—	1 (1)				
うち基本事業④を構成する事務事業の数(うち自治事務数)	本数	—	—					
B. 事業費 (事務事業の事業費合計)	千円	—	—	347,708	0	0	0	
うち基本事業①を構成する事務事業の事業費小計	千円	—	—	39,684				
うち基本事業②を構成する事務事業の事業費小計	千円	—	—	123,852				
うち基本事業③を構成する事務事業の事業費小計	千円	—	—	184,172				
うち基本事業④を構成する事務事業の事業費小計	千円	—	—					
C. 施策に携わる正規職員数合計	人	—	—	11				
D. 事務事業に要する年間総時間	時間	—	—	4,200				
E. 人件費 (D×1時間あたりの平均人件費4,399円)	千円	—	—	18,476				
F. トータルコスト (B+E)	千円	—	—	366,184	0	0	0	
市民1人あたりにおける施策の								
G. 事業費 (定義式 : B/人口)	円	—	—	7,846				
同上								
H. 人件費 (定義式 : E/人口)	円	—	—	417				
同上								
I. トータルコスト (定義式 : F/人口)	円	—	—	8,263				
参考	魚津市の人口	人	—	—	44,315			

施策No.	20	施策名	総合交通体系の整備
-------	----	-----	-----------

施策の成果達成にあたって優先的に取り組むべき主な取組み	基本事業名①		事業内容(活動内容)								
	公共交通ネットワークの構築		地域におけるバス・鉄道などの公共交通の連携・活性化を図るとともに、将来における効率的、効果的かつ持続可能な公共交通体系を構築します。また、新たな長距離輸送手段としての高速バス網の強化も図ります。								
	①に属する代表的な事務事業		事業内容(活動内容)								
	公共交通対策事業		地域における公共交通の活性化を図るとともに、新幹線開業後の在来線のあり方を検討します。								
	高速バス網の強化		魚津ICにおける高速バスのバス停からの長距離公共交通の利便性向上を図ります。								
	基本事業①の目的【意図】		各種公共交通機関の利便性向上とともに、乗り換えの利便性を高めます。								
	成果指標名		単位	21年度実績	目標値(上段)及び実績値(下段)					27年度(中間目標値)	32年度(最終目標値)
	市民バスと地域活性化バス(片貝バス)及び地鉄バス利用者数(地鉄数含まれず)		人	200,149+	201,000	201,800	202,600	203,400	204,200	205,000+	210,000+
	鉄道駅利用者数		人	3,025,850	2,990,000	2,960,000	2,930,000	2,900,000	2,870,000	2,850,000	3,050,000
	高速バス魚津停留所利用者数		人	0	5,000	6,000	7,000	8,000	9,000	10,000	11,000
					4,003	5,792	6,150				
	基本事業名②		事業内容(活動内容)								
	市民バス体系の強化		民間路線バスとの協調、公共交通空白地域への対応、安全運行管理体制の強化や低床バス導入などの利用環境の整備を進め、安全・安心なバス運行事業を行います。								
	②に属する代表的な事務事業		事業内容(活動内容)								
	地域活性化バス運行事業		片貝地区における児童や生徒、高齢者等の移動制約者の足を確保するため、片貝地区内においてコミュニティバスを運行しています。								
	魚津市民バス運行事業		市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図ることで市民の福祉を増進し、地域の活性化を促進することを目的として、市街地巡回ルート2路線と郊外ルート6路線のバスを運行しています。								
	公共交通対策事業(再掲)		地域における公共交通(バス)の活性化を図るとともに、新幹線開業後の在来線のあり方を検討します。								
	基本事業②の目的【意図】		市民及び来街者の移動権を確保します。								
	成果指標名		単位	21年度実績	目標値(上段)及び実績値(下段)					27年度(中間目標値)	32年度(最終目標値)
	市民バス及び地域活性化バス(片貝バス)の利用者数		人	200,149	201,000	201,800	202,600	203,400	204,200	205,000	210,000
					207,287	212,110	221,171				
	基本事業名③		事業内容(活動内容)								
	在来線の利便性向上		地域における安全・安心な鉄道環境の整備支援と鉄道利用の促進及び北陸新幹線開通後の在来線のあり方を検討し、鉄道駅を中心としたまちづくりや地域活性化を促進します。								
	③に属する代表的な事務事業		事業内容(活動内容)								
	鉄道軌道輸送高度化事業		富山地方鉄道等鉄道事業者に対する施設整備への支援により、安全で快適な輸送環境を確保し、利用者の安全性と利便性の確保を図ります。								
	公共交通対策事業(再掲)		地域における公共交通の活性化を図るとともに、新幹線開業後の在来線のあり方を検討します。								
	基本事業③の目的【意図】		鉄道の利便性向上による更なる公共交通の活性化を図るとともに、中心市街地の活性化につなげます。								
	成果指標名		単位	21年度実績	目標値(上段)及び実績値(下段)					27年度(中間目標値)	32年度(最終目標値)
	市内富山地方鉄道駅利用者数		人	1,176,760	1,164,000	1,151,000	1,138,000	1,126,000	1,113,000		
					1,163,000	1,193,000	1,207,000				
JR魚津駅利用者数※		人	1,849,090	1,832,000	1,817,000	1,800,000	1,784,000	1,767,000			
				1,823,540	1,838,870	1,812,590					
基本事業名④		事業内容(活動内容)									
④に属する代表的な事務事業		事業内容(活動内容)									
基本事業④の目的【意図】											
成果指標名		単位	21年度実績	目標値(上段)及び実績値(下段)					27年度(中間目標値)	32年度(最終目標値)	

施策No.	20	施策名	総合交通体系の整備
24年度の 評価結果 (基本事業 の成果を考 慮し記載)	1. 施策(基本事業)の成果水準とその背景(近隣他市や以前との比較、特徴、その要因と考えられること)		
	ア. 成果水準の推移(成果水準がここ数年どのように推移しているかを中心に記述)		
	◇鉄道の利用者数は、人口減少・少子化の中、減少傾向にあるが、平成24年度の地鉄電車の利用者は微増となりました。 ◇魚津市民バスについては、市街地巡回ルート及び郊外型6ルートが運行され、全体として利用者は年々増加傾向にあります。		
	イ. 近隣他市との比較(成果水準が近隣他市と比較してどうであるかを中心に記述)		
◇市民バスについては、近隣の市町とは置かれている状況が異なるため、一概に比較はできませんが、人口に対する路線数や運行頻度は他市町よりも利便性が比較的高く、また、料金体系も県内では安価です。一方でバス車両の老朽化が激しく、低床バス車両への更新を望む声が多く寄せられたため、平成24年度に低床バス車両を含む5台の車両を更新し、平成25年度も残りの車両の更新を予定しています。 ◇在来線の運行について、現JR魚津駅には、ほとんどの特急列車が停車していますが、北陸新幹線開業後は普通列車のみの運行となります。新幹線駅のない魚津市にとって、市民はもとより来訪者の利便性の低下が大きく懸念されます。			
ウ. 住民期待水準との比較(成果水準が住民が期待していると思われる水準と比較してどうであるかを中心に記述)			
◇魚津市民バスについては、平成24年度に魚津IC付近の交通空白地域における実験運行が開始されるなど、地鉄バス料金の100円化も考慮すると、ほぼ全的に均一低価格料金での運行がなされ、利用者アンケートでも概ね評価を得ており、今後更なる利用増にむけた方策の推進が必要です。併せて、持続的で効率的・効果的な安全運行管理体制の強化等のため、市民バスを運営する新体制の構築に向けた様々な取組みが必要と考えます。 ◇鉄道の利用者数については、JR乗客が22年度912千人、23年度919千人、24年度906千人、地方鉄道4駅の利用者も22年度582千人、23年度581千人、24年度587千人と他市町と同様に横ばい状態となっています。ただ、富山市ではJR高山線・地鉄上滝線での増発実験も行っており、人口減少・少子高齢化社会・北陸新幹線開業後における基幹公共交通として、その役割はますます重要となってきます。			
2. 施策の成果実績に結びついているこれまでの主な取り組み(事務事業)の総括 (ここ数年の間、施策及び基本事業の成果向上に貢献してきた主な事務事業の取組み内容を中心に記述)			
【地域活性化バス等運行事業】 片貝地区内にて、児童生徒、高齢者等の移動手段として大いに貢献しています。 【魚津市民バス事業】 市街地巡回ルートの昼間の増便実験、上野方ルートの延伸による魚津IC周辺の交通空白地域の解消、魚津駅前バスターミナルの整備、地鉄バス料金の100円化実験、市民バス車両の一部更新、ニーズ調査の実施など、費用対効果も見極めながら、できる限り利用者のニーズを踏まえた運行を行うことにより、年々利用者数も増加しています。 【公共交通対策事業】 魚津市公共交通活性化会議等を運営し、市民、関係者、関連事業者等との協議の中から、魚津市が目指す鉄道・バス等公共交通のあり方を検討してきました。 【鉄道利用促進対策事業、鉄道近代化補助事業】 人口が減少している中、安全・安心で利用できる鉄道環境の整備を行うことができ、併せて、利用者数の維持に寄与しています。 【電鉄魚津駅及び駅前広場整備事業】 新駅舎の完成が平成25年度となったが、バリアフリー化を図ることにより、電鉄魚津駅利用者の増加が期待されます。			
3. 施策の課題認識及び取り組み状況 (前年度末で残った課題、既に現年度で取り組んでいること、又は取り組むこととしている予定を記述)			
【地域活性化バス等運行事業】 片貝コミュニティバスの市民バス化及び地鉄バス東蔵線の在り方の検討を開始します。 【魚津市民バス事業】 上記のほか、市街地巡回ルートの夕方増便実験、残る市民バスの車両更新など、費用対効果も見極めながら、できる限り利用者のニーズを踏まえた運行を行います。 【公共交通対策事業】 魚津市公共交通活性化会議等を運営し、市民、関係者、関連事業者等との協議の中から、魚津市が目指す鉄道・バス等公共交通のあり方を引き続き検討し、併せて、開始から約2年が経過する地鉄バスの社会実験の成果を踏まえ、実験終了後のあり方について地鉄と協議を行います。 【鉄道利用促進対策事業、鉄道近代化補助事業】 引き続き、人口が減少している中、安全・安心で利用できる鉄道環境の整備及び魅力アップのための新車両の導入等への支援を行うことにより、利用者数の維持・増加に寄与しています。 【電鉄魚津駅及び駅前広場整備事業】 新駅舎が完成し、平成25年度末までには、交通結節点としての駅前広場整備を完了します。			

部会評価 (協議結果、 今後の方針 及び課題等 について記 載)	施策の重要度	一般
	北陸新幹線長野-金沢間の開業後、在来線・地鉄線の体系の大幅な変化と人口減少・高齢化率の大幅な増加が想定されることから、鉄道駅及び駅前広場の整備により、電車・バス等公共交通の利用環境の改善及び市民バス等の効率的・効果的で持続可能な運行体系の確立を目指します。	

行政経営 戦略会議 評価 (施策の課題 及び方針)	施策の重要度	重点
	◆北陸新幹線開業後に在来線・地鉄線の交通利用体系の大幅な変化が想定されることから、鉄道駅や駅前広場の整備による電車・バス等の公共交通の利用環境の改善を進めるとともに、市民バス等の効率的・効果的で持続可能な運行体系の構築を図ります。	