

平成25年度施策評価シート

基本施策	公共交通機関の利便性を高める		
総合計画での位置付け	政策	3	「すみよさ」のあるまちをめざして
	分野	3	道路・交通
主要な計画	・地域公共交通総合連携計画 ・駐車場整備計画		
基本施策を実施する背景や課題・目的	<p>・高齢化の進展に伴い、今後は公共交通に対する需要の高まりが予想される。</p> <p>・本施策は、豊かで美しい自然のなかで、飛騨地域の中核都市として利便性の高い都市的サービスを受けながら安全で快適な暮らしを実感できる「すみよさ」のあるまちづくりをすすめるため、公共交通機関の利便性を高めることを目的としている。</p>		

1 概要

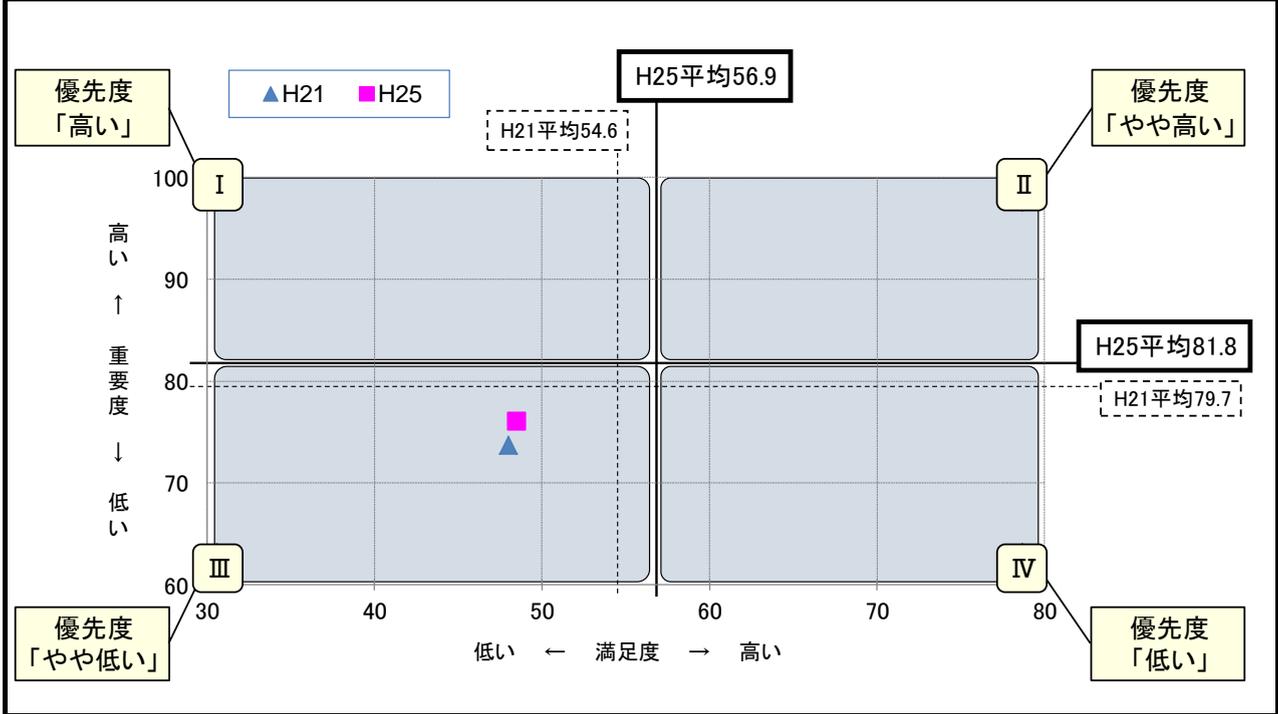
施策	目的	施策の内容	対象	施策の内容の目的	これまでの取り組み	担当部局
1 強 鉄 道 道 交 交 通 通 の の 機 機 能 能	より多くの市民や観光客が鉄道交通を利用できる環境を整備する	輸送力と利便性の向上促進、利用増加に向けた宣伝活動や意識啓発の実施	市民 観光客	・市民も観光客もだれもが「自由」に、「簡単」に、「安全」に、「快適」に利用することができる。そして「同様のサービス」を享受できるようなシステムを確立する。	・高山本線強化促進同盟会による要望活動 ・リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会による情報収集	企画 管理部
2 バ ス 交 交 通 通 の の 充 充 実 実	市民や観光客のだれもが移動にかかるときの制約を軽減し、安全で快適に移動できる環境を整備する。	福祉や観光面にも配慮しながら自主運行バスや地域福祉バスの運行	市民	・すべての市民の移動にかかるときの制約を減らし、日常生活における制限を減少させることで、市内のどこに住んでいても、同じ市民として最低限の移動サービス水準を確保できるようにする。	・平成23年度に公共交通を再編し、1乗車100円の自主運行バスとして「のらマイカー、まちなみバス」を運行している。また、同じく幹線バスにおいても旧市町村内の乗降が、1乗車100円となるよう「市民乗車バス」を発行している。	企画 管理部
		大都市圏や主要空港・鉄道駅などと結ぶ高速バス路線の充実の促進	市民 観光客	・市民も観光客もだれもが「自由」に、「簡単」に、「安全」に、「快適」に利用することができる。そして「同様のサービス」を享受できるようなシステムを確立する。	・民間事業者で観光路線として取り組んでいる。	企画 管理部
		地域内バス路線の確保	市民	・すべての市民の移動にかかるときの制約を減らし、日常生活における制限を減少させることで、市内のどこに住んでいても、同じ市民として最低限の移動サービス水準を確保できるようにする。 ・維持にかかるコストを極力、抑制しつつも、市民や観光客の移動ニーズに応える。	・平成23年度に公共交通を再編し、1乗車100円の自主運行バスとして「のらマイカー、まちなみバス」を運行している。また、同じく幹線バスにおいても旧市町村内の乗降が、1乗車100円となるよう「市民乗車バス」を発行している。	企画 管理部
3 確 確 航 航 空 空 交 交 通 通 手 手 段 段 の の	中部国際空港へのアクセス向上、飛騨エアパークを活用した航空交通手段の確保を図る	飛騨エアパークの多目的活用の推進	市民 観光客	当エアパークを利用した農産物の空輸及び多面的な活用を通じて、農林水産業の振興や地域活性化を図る。	・飛騨地域の農産物をセスナ機を利用して、中京圏や関西圏へ空輸し、販路拡大及び消費拡大のPRに努めている。 ・県警及び県防災ヘリの緊急運航や訓練の場として利用している。 ・当施設を多くの人に知ってもらい、市民に親しんでもらうことを目的に「スカイホリデー」を実施したり、小型飛行機やグライダー等の離着陸など多面的な活用を図っている。	農 政 部

2 指標の推移

指標名	単位	関連 施策	好まし い 方向	H21	H22	H23	H24	目標	指標値の把握方法 目標値設定の考え方
1便あたり平均利用者数	人	2-ア、 ウ	↑	-	-	3.1	3.8		・前年度より利用者数を増やす
延べ利用者数	人	2-ア、 ウ	↑	-	-	179,882	173,611	200,000	・市民1人につき平均2回以上乗車
高山本線強化促進同盟会	回	1-ア	-	1	1	1	1	1	・総会が年1回開催される
リニア中央新幹線建設促進岐阜 県期成同盟会	回	1-ア	-	1	1	1	1	1	・総会が年1回開催される
飛驒エアパークでの農産物空輸 回数	回	3-ア	↑	11	8	5	4	4	エアパーク協会の事業計画及び事業実績報告による
担当部局	補足説明								
企画管理部	<p>・市町村合併後、地域ごとに運行形態、料金体系が異なり、地域間格差が生じていたが、平成23年3月に高山市地域公共交通戦略を策定し、新しい公共交通体系を構築した。そのため、平成22年以前の指標なし。</p> <p>・効率的、効果的な運行とするため、1便あたりの平均利用者数が1人未満となっている便についてデマンド化や廃止などを実施したことにより、1便あたりの平均利用者数が増加している。</p>								

3 市民アンケートの結果

		現在の「満足度」		今後の「重要度」		市民満足度を高めるために改善等を行う優先度	
H21 (前回)	点数	48.0	(平均) (54.6)	73.7	(平均) (79.7)	Ⅲ	やや低い
	順位	42施策中	35 番目	42施策中	34 番目		
H25 (今回)	点数	48.5	(平均) (56.9)	76.1	(平均) (81.8)	Ⅲ	やや低い
	順位	43施策中	38 番目	43施策中	36 番目		



※「満足度」、「重要度」・・・まちづくり市民アンケートに対する各項目の回答件数をもとに点数化した数値

$$\text{満足度} = \frac{(\text{満足}) \times (50) + (\text{やや満足}) \times (25) + (\text{やや不満}) \times (-25) + (\text{不満}) \times (-50)}{(\text{回答数}) - \{(\text{分からない}) + (\text{無回答})\}} + 50$$

$$\text{重要度} = \frac{(\text{重要}) \times (50) + (\text{やや重要}) \times (25) + (\text{あまり重要でない}) \times (-25) + (\text{重要でない}) \times (-50)}{(\text{回答数}) - \{(\text{分からない}) + (\text{無回答})\}} + 50$$

※市民満足度を高めるために改善等を行う優先度

「満足度」が平均未満で「重要度」が平均以上の施策	→	I 優先度が「高い」
「満足度」が平均以上で「重要度」が平均以上の施策	→	II 優先度が「やや高い」
「満足度」が平均未満で「重要度」が平均未満の施策	→	III 優先度が「やや低い」
「満足度」が平均以上で「重要度」が平均未満の施策	→	IV 優先度が「低い」

4 一次評価(担当部局による評価)

担当部局		企画管理部	
施策	施策の内容	七次総合計画における検証(成果や課題)	今後の方向性
鉄道交通の機能強化	輸送力と利便性の向上促進、利用増加に向けた宣伝活動や意識啓発の実施	・北陸新幹線の延伸に伴い、新たにJR西日本に本数増加の要望を行っているところであるが、実現していない。	・引き続き、情報収集と要望活動を実施しながら、利便性が向上するよう働きかけていく
バス交通の充実	福祉や観光面にも配慮しながら自主運行バスや地域福祉バスの運行	・市町村合併後、地域ごとに運行形態、料金体系が異なり、地域間格差が生じていたが、市内のどこに住んでいても、同じ市民として最低限の移動サービス水準を確保するよう平成23年3月に高山市地域公共交通戦略を策定し、新しい公共交通体系を構築した。 ・「市民乗車バス」の発行により、旧市町村内での乗降が1乗車100円と統一できた。	・高山市の公共交通を持続的に発展させるため、交通事業者、市民、行政の三者で協働して守り、育てていく。 そのためには市民との意見交換や市民参加型の利用促進策を図ることにより地域公共交通に対する理解を深めてもらうことが必要であり、目標に対する評価・検証の結果を地域へもフィードバックしていくなど、地域公共交通について考えてもらう機会を創出していく。
	大都市圏や主要空港・鉄道駅などと結ぶ高速バス路線の充実の促進	・民間事業者で観光路線として取り組んでおり、高速バスにおいては、東京、大阪、名古屋、金沢、岐阜方面に高速バスが運行している。	・引き続き、民間事業者により存続していただくよう働きかける。
	地域内バス路線の確保	・市町村合併後、地域ごとに運行形態、料金体系が異なり、地域間格差が生じていたが、市内のどこに住んでいても、同じ市民として最低限の移動サービス水準を確保するよう平成23年3月に高山市地域公共交通戦略を策定し、新しい公共交通体系を構築した。 ・「市民乗車バス」の発行により、旧市町村内での乗降が1乗車100円と統一できた。	・高山市の公共交通を持続的に発展させるため、交通事業者、市民、行政の三者で協働して守り、育てていく。 そのためには市民との意見交換や市民参加型の利用促進策を図ることにより地域公共交通に対する理解を深めてもらうことが必要であり、目標に対する評価・検証の結果を地域へもフィードバックしていくなど、地域公共交通について考えてもらう機会を創出していく。
総括		<p>・他事業者が運行しているJR高山本線や高速バスとの乗り継ぎに課題はあるが、自主運行している「のらマイカー、まちなみバス」の乗り継ぎと運行の利便性の向上を図った。</p> <p>・高山市の公共交通を持続的に発展させるため、交通事業者、市民、行政の三者で協働して守り、育てていく。</p> <p>そのためには市民との意見交換や市民参加型の利用促進策を図ることにより地域公共交通に対する理解を深めてもらうことが必要であり、目標に対する評価・検証の結果を地域へもフィードバックしていくなど、地域公共交通について考えてもらう機会を創出していく必要がある。</p>	

担当部局		農政部	
施策	施策の内容	七次総合計画における検証(成果や課題)	今後の方向性
航空交通手段の確保	飛驒エアパークの多目的活用の推進	飛驒エアパークの開設当初は、都市圏のデパート等との共同企画で、朝採れ農産物の空輸によるPR効果は高かったものの、高速道路網や保冷技術の発達や社会情勢の変化により、農産物空輸の回数が減少した。	飛驒エアパークの今後のあり方について、所有者である岐阜県及びエアパーク協会の構成団体とともに検討していく。
総括		<ul style="list-style-type: none"> ・飛驒エアパークは、農業振興基地、多面的活用基地、防災活動基地、救急医療活動基地を柱として活用している。 ・近年、高速道路網の整備、保冷技術の向上、社会情勢の変化等により、陸送においても大量かつ早く、鮮度を保ったままの状態での運送できるようになり、農産物空輸回数が減少してきている。 ・平成10年以降、多面的な利用回数が増え、農産物空輸に替わり、当エアパークの利用の大半を占める。 ・このような状況の中、今後の飛驒エアパークの活用について、関係者と検討する必要がある。 	

5 二次評価(企画課、総務課、財政課評価)

課題	今後の方向性
<p>主な課題としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道交通の利便性が向上していない。 ・地域内バスの運行に多額の費用を要しているが、利用者が少ない。といったことが上げられる。 	<p>市民アンケートの結果、施策に対する今後の重要度は低くなっているが、現在の満足度が低いことを踏まえ、地域公共交通総合連携計画などに基づき、最低限の生活環境の質の確保を将来にわたり保障するとともに多くの人にメリットのある効率的で低コストの持続可能な公共交通の整備に取り組んでいく必要がある。</p> <p>特に、北陸新幹線の延伸に伴う富山方面へのアクセスの向上をはじめ、鉄道交通の機能強化について関係機関に強く要望していく必要がある。</p> <p>また、地域内バスの運行を持続可能にしていくため、利用促進を図る必要がある。</p>

6 外部有識者の評価・意見

七次総合計画における検証に対する評価・意見
<ul style="list-style-type: none"> ・最低限の移動サービス水準の確保が基本施策の主な目的の1つであれば、例えば「公共交通サービスのカバー率(例:鉄道・バスの利用圏域内人口/総人口×100)」を成果指標として設定するなど、課題に即した成果指標を設定しなければ基本施策配下の取組の成果を適切に把握・分析することが困難である。 ・リニア新幹線の話と地域の公共交通確保の話とは、住民の切実さに差があると思われる。国土軸に関わる広域高速鉄道の整備と身近な地域の公共交通の関連性を踏まえた政策展開が必要である。
今後の方向性に対する評価・意見
<ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道交通の機能強化」に「JR西日本に本数増加の要望活動」とあるが、要望するだけでなく、市行政として何ができるのかまで検討する必要がある。また、行政主体で推進可能な今後の方向性としては、例えば交通拠点である高山駅から目的地までのより分かりやすい案内表示やバス待ち環境の改善など、交通結節点としての利用環境の向上に力点を置くべきと考えられる。 ・高齢化が進む中、高齢者の移動手段の確保が全国各地で大きな問題となっている。この課題に市として何ができるのかという視点にたつて、政策の立案と評価の仕組みを組み立てる必要がある。
その他意見
<ul style="list-style-type: none"> ・二次評価に列挙されている主要な問題点である「鉄道交通の利便性が向上していない」「地域内バスの運行に多額の費用を要しているが、利用者が少ない」の2項目については、問題とそれが発生する要因を詳細かつ具体的に分析した上で、それを踏まえた具体的な課題が示されることが必要である。その上で課題を踏まえ、時期・定量的な水準・具体的な質やレベルなどを伴った当面の目的・目標とその達成時期を設定の上、次期総合計画期間中の目指す目標とその実現に向けた施策を設定することが必要である。施策の設定にあたっては、施策の実施によって獲得を目指す具体的な成果や効果を明確にすることで、計画の進捗状況のモニタリングが可能となり、必要な施策の見直しができるようになる。 ・市の役割、市としてできることなどを今一度整理する必要がある。地域のニーズと課題を正確に把握したうえで、バス事業者などとの連携・協力のあり方なども含めたグランドデザインが必要である。

【参考】基本施策に関連する予算事業の分析・評価(平成25年度事業評価における担当課評価)

関連 施策	事業 コード	事業名	評価					事業費決算額(千円)		
			市民ニ ズの確 認	市が実 施する必 要性	活動内 容の有 効性	執行方 法の効 率性	政策面 における 評価	点数	H23年度	H24年度
2-ア、イ、ウ	21600	総合交通対策事業費	A	A	B	B	A	80	271,212	218,607
1-ア	21605	JR関連推進事業費	A	A	B	A	B	80	155	138

集 計	区分	個数					平均点	H23年度	H24年度
	A	2	2	0	1	1	80	271,367	218,745
	B	0	0	2	1	1			
	C	0	0	0	0	0			
	-	0	0	0	0	0			