

施策・基本事業評価表

優先度：成果＝中。財源＝高。●商工観光課 都市対策課 道路・水路課

| 番号 | 施策名 | 施策の対象 | 施策のねらい | 区分 | 施策の成果指標(単位) | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 前期 目標値 | 24年度 | 28年度 (目標値) | 評価 | 評価の判定理由と原因分析の説明 | 今後の取り組み等 |
|-----|---------------------|--------------|---------------------------------------|----|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|---------------|-----|--|--|
| 1-5 | 公共交通の確保と 駅の利便性向上 | 市民、鉄道会社、バス会社 | 鉄道会社、バス会社等による公共交通が確保され、市民の利便性が高まっている。 | | 公共交通(鉄道)について満足している市民の割合(%) | 85.0 | 81.8 | 83.9 | 82.8 | 85.7 | 82.8 | 74.8 | 80.0 | 76.7 | ▲ | 横ばい | 満足度は76.7%となっており、前年度より僅かに上昇しているが、特急の便数減少による羽犬塚駅の利便性の低下をあげる声が多い。 なお、校区による満足度が最も高いのは水洗校区(74.1)、最も低いのは西牟田校区(59.8)であり、その他の校区間に大きな差は無い。水洗校区は筑後船小屋駅への満足度が高く、西牟田校区は西牟田駅への停車本数の等への不満が大きいと思われる。 | 新幹線筑後船小屋駅の新大阪駅、鹿児島中央駅への直行便停車本数を増やすことや在来線の利便性を向上することをJRに働きかけ、筑後市の各駅での利便性を向上を目指す。 |
| | | | | 成果 | 公共交通(バス)について満足している市民の割合(%) | 69.0 | 69.1 | 64.5 | 66.3 | 63.7 | 65.6 | 67.5 | | 66.7 | ▲ | 横ばい | 満足度は66.7%となっており、前年度より僅かに減少した。便数の少なさと居住地付近にバス停がないことへの不満が多い。 校区で不満、どちらかといえば不満の割合が高いのは西牟田(43.5%)、水田(41.4%)、古川(38%)、松原(33.6%)の順であり、概ねバス路線がない校区となっている。西牟田校区では便数の少なさへの不満の意見がある。 | 新規路線の創設や便数の拡大は非常に厳しい状況にある。既存路線についても赤字補填が増加している路線は廃止や縮小を検討せざるを得ず、様々な視点で今後のバス路線のあり方について検討する。 |

| 番号 | 基本事業名称 | 基本事業の対象 | 基本事業のねらい | 区分 | 基本事業成果指標(単位) | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 前期 目標値 | 24年度 | 28年度 (目標値) | 評価 | 評価の判定理由と原因分析の説明 | 今後の取り組み等 |
|----|------------------|---------|-----------------------|----|--|------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|---------------|-----|---|---|
| 01 | バスによる地域交通の 確保 | 市民、バス会社 | バスによる市民の移動手段が確保されている。 | 成果 | 市内のバス路線数(コミュニティバス含む)について満足している市民の割合(%) | 71.7 | 71.8 | 68.3 | 69.2 | 74.6 | 71.5 | 70.4 | ▲ | 71.2 | ▲ | 横ばい | 満足度は71.2%となり前年度より僅かに上昇した。公共交通バス満足度のアンケートと比較すると、満足、どちらかといえば満足は下回っているが、普通の割合が48.6%と高いために全体的な満足度は上回っている。また、不満、どちらかといえば不満も公共交通バスのデータを下回っており、コミュニティバスの存在が大きな満足は与えない代わりに、不満度も抑えていると考えられる。 | 下妻・古島校区のアンケート結果からも、コミュニティバスは路線バスがない地区で有効と考えられる。しかし、地元運営の確立の難しさなどで2校区から広がっていない現状はあるが、校区コミュニティ構想を進める中で、コミュニティバスの導入についても働きかけていく。 |
| | | | | 成果 | コミュニティ自動車を運行している地域数(箇所) | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - | 2 | 4 | 横ばい | コミュニティ自動車の導入は運営組織作り等、地域にとって労力が大きく新規導入地域はなかった。 |

| 番号 | 基本事業名称 | 基本事業の対象 | 基本事業のねらい | 区分 | 基本事業成果指標(単位) | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 前期 目標値 | 24年度 | 28年度 (目標値) | 評価 | 評価の判定理由と原因分析の説明 | 今後の取り組み等 |
|----|---------------|--------------|--|----|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|---------------|------|---|---|
| 02 | 鉄道(在来線)の利便性向上 | 市民、鉄道会社 | 鉄道の本数や駅・周辺施設が充実することにより、市民がスムーズに移動することができる。 | 社会 | 市内JR駅の快速・特急列車1日停車本数(平日) | 105 | 113 | 105 | 103 | 103 | 103 | 113 | 105 | 125 | 140 | 順調 | 前年を12本上回った。全て、羽犬塚駅の快速増便によるものである。 | |
| | | | | 社会 | 市内JR駅の普通列車1日停車本数(平日) | 254 | 252 | 253 | 255 | 255 | 255 | 196 | 254 | 184 | 170 | 不調 | 前年を12本下回った。全て羽犬塚駅の普通12本が快速便となったもの。 | |
| | | | | 成果 | 駅の利便性について満足している市民の割合(%) | 80.9 | 79.5 | 77.7 | 75.2 | 83.7 | 81.5 | 74.4 | ▲ | 79.1 | ▲ | 順調 | 満足度は79.1%となり前年を4.7ポイント上回った。羽犬塚駅西側広場(ロータリー)及びアクセス道路の市道と泉久保田前田線の供用開始により利便性が向上したが影響したものと推測できる。校区別で満足度の割合が最も多いのは水洗校区(81.5%)であり、九州新幹線筑後船小屋駅の開業の影響が続いていると思われる。最も満足度が低いのは西牟田校区(51.1%)で、駅は近くにあるものの便数と駐車場に関する不満が大きい。全体的に、便数に対する不満が多いが、羽犬塚駅に対しては西口への改札設置の要望が多い。 | 25年度には筑後船小屋駅西側駐車場(仮称、約120台)を整備予定。また、JRに対して在来線の施設面の利便性向上について、要望していく。 |
| | | | | 社会 | JR羽犬塚駅1日乗降客数(人) | 6,167 | 6,257 | 6,131 | 6,165 | 6,044 | 6,135 | 6,007 | 6,300 | 5,953 | 6,300 | 横ばい | 前年度より僅かに減少し、6千人を割り込んだ。しかし、1%に満たない減少でありほぼ横ばいと言える。 | 新幹線筑後船小屋駅の新大阪駅、鹿児島中央駅への直行便停車本数を増やすことや、在来線の利便性を向上することをJRに働きかけ、筑後市の各駅での乗降客数の増加を目指す。 |
| | | | | 社会 | JR西牟田駅1日乗降客数(人) | 1,139 | 1,061 | 959 | 927 | 922 | 921 | 893 | 1,150 | 875 | 1,150 | 横ばい | 前年度より僅かに減少したが、2%程度の減少のためほぼ横ばいと言える。 | |
| | | | | 社会 | JR船小屋駅1日乗降客数(人)(在来線) | 486 | 491 | 468 | 457 | 439 | 432 | 1,370 | 750 | 858 | 750 | 目標達成 | 在来線858人、新幹線703人で合計1,561人。23年度は在来線と新幹線合算のデータしかないので在来線のみでの比較はできないが、全体では約14%増加している。 | |
| 03 | 新幹線の利用促進 | 市民、筑後市を訪問する方 | 新幹線をより多くの方が利用する。 | 社会 | JR新幹線筑後船小屋の1日乗降客数(人) | - | - | - | - | - | - | - | - | 703 | ▲ | 不調 | 平成24年度からのデータ取得のため、今後推移を注視していく。 | 新幹線筑後船小屋駅の新大阪駅、鹿児島中央駅への直行便停車本数を増やすことをJRに働きかける。 |