

# 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	25年度	26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	↑	76.7	81.4	81.3	↑	横ばい	満足度(普通、どちらかといえば満足、満足)は前年度より0.1ポイント下降したが、横ばい状態にある。JR筑後船小屋駅の西側駐車場の整備等がなされて以降は、市内各駅、あるいは駅周辺において利便性が高まるような大きな環境整備改善がなされていないためであろうと思われる。	新幹線、在来線の乗降者数は年々伸びている。今後はソフトバンクファームの開業もあり、更に乗降者増加が見込まれる。このことを踏まえ、新幹線の停車本数の増便、新大阪～鹿児島中央直通便(さくら)の増便及び博多・熊本両方面からの割引切符の発行を、JRに対し筑後七国の市町・商工団体とともに引き続き要望する。在来線(鹿児島本線)については、特急・快速列車の増便と普通列車の停車本数確保を市として働きかけ、利便性のさらなる向上を目指す。
				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	67.5	66.7	↑	目標達成	満足度は0.8ポイント前年度から下降したが、目標値は超えている。校区で不満、どちらかといえば不満の割合が高いのは下妻(55.3%)、古川(50.0%)といったバス路線がない校区となっており、例年どおりの傾向が表われている。	現路線数を維持し、バス事業者や関係市町とも協議し、経費節減策と利用促進策を講じながら、今後のバス路線のあり方については考えていく。また、バス事業者による運行に委ねる地域、住民組織が主体となって運行するコミュニティ自動車に対応する地域等、当面の市内の交通手段のあり方について検討していく。

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	25年度	26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	73.1	68.5	↑	不調	満足度は、前年度より4.6ポイント下降した。バス路線(船小屋・柳川線)が休止となったことがひとつの要因として考えられる。前回と比較して西牟田線の通る経路の西牟田校区、松原校区が低くなっている。運行本数が少ないことが影響していると思われる。その他バス路線のない古川校区の満足度の低下が見られた。松原・古川校区については現在コミュニティ自動車の導入が検討されており、その期待感が不満度を高めている面もあると考える。	バス路線の確保については現在の4路線の維持のためちご祭や新幹線開業記念イベント等でチラシ・ノベルティの配布による啓発活動で利用促進を図る。コミュニティ自動車の運行は、住民の満足度の観点からも効果的であると考えられたため、現在運行開始に向けて準備中の松原校区と導入検討をしている古川地区に対し、積極的なサポートを行っていく。
				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	-	2	2	2	4	横ばい
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	125	121	140	不調	特急・快速列車が減り普通列車が増えた。	住民ニーズを踏まえ、停車本数増をJRに対し要望していく。
				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	184	189	170	目標達成	特急・快速列車が減り普通列車が増えた。	引き続き住民ニーズを捉え、必要に応じてJRへの要望を行う。
				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	82.8	79.1	↑	不調	満足度は前年度を3.7ポイント下回った。前年度と比較すると校区別で満足度が松原、下妻、二川校区といった比較的駅に近い地域において大きく低下した。駅とのアクセスの悪さを指摘する声が多い。松原校区 80.9% → 71.2% 下妻校区 85.4% → 72.5% 二川校区 87.7% → 76.8% 在来線における特急の激減、駐車場不足を不満の理由にあげる人が相変わらず多い。	数値の更なる向上に向け、JRに対して、在来線に係る駅施設の利便性向上について、引き続き要望していく。
				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	6,204	6,206	6,300	横ばい	羽犬塚駅の特急・快速の便数は減っており、乗降客数の伸びは横ばい状態であった。	羽犬塚・筑後船小屋両駅の特急・快速の増便によって利便性を向上することなどを引き続き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	953	878	1,150	不調	前年度より75人減少した。西牟田、筑後北校区において満足度の極端な低下は見られない。考えられる要因としては唯一快速が停車しない駅であること。普通しか止まらないことが不満という声は少なくない。	
社会	JR筑後船小屋駅(在来線)1日乗降客数(人)	486	491	468	457	439	432	1,370	750	858	996	1,096	750	目標達成	前年度より100人増加した。通勤・通学圏の拡大、駅西駐車場の整備、新幹線開業により、快速列車の停車駅となったことなどが、その要因として考えられる。					
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新幹線筑後船小屋駅1日乗降客数(人)	-	-	-	-	-	-	-	-	703	751	809	↑	順調	前年より乗降客数が58人増加し、毎年6%程度の伸びており増加傾向となっている。目標値に近づいており、順調である。	引き続き、新幹線筑後船小屋駅への停車本数を増やすことや、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などをJRに対し要望していく。