

平成 28年度 高松市事務事業評価表 (事中・事後評価)

事務事業名	公共交通利用促進事業		
部 局 名	市民政策局	課 (室) 名	交通政策課
		電話番号	087-839-2138

【事業全体概要】まちづくりの目標：道州制時代に中枢拠点性を担えるまち

総合計画	政策	快適で人にやさしい都市交通の形成		主 体	市
	施策	公共交通の利便性の向上		期 間	平成 27年度～平成 28年度
	基本事業	良好な交通環境の確保		総事業費	529,727
重点取組項目	重点取組課題 10		特定財源	国	43,053
関連根拠法令等				県	4,600
事業区分	自治事務	種 別	事中・事後	市債	
事業種類	補助			他	2,892
				一 般	479,182

事業の概要
多様な交通手段が有機的に連携した、快適で人にやさしい都市交通の形成を図るため、過度に自動車に依存しない本市の目指すべき都市交通の将来ビジョンを明らかにし、今後の交通政策の基本指針となる全市的な視点に立った、新たな「総合都市交通計画」を平成 22 年 11 月に策定した。併せて、25 年 9 月に施行した「公共交通利用促進条例」の理念を踏まえ、公共交通の利用促進に向けた各種施策・事業の推進や市民啓発活動等を展開していく。

【事業の目的と指標】

対象	高松市民	対象指標名	高松市人口
手段	超高齢社会・環境問題などの課題に対応した総合都市交通計画に基づく各種施策について、「高松市総合都市交通計画推進協議会」で効果的な実施内容の検討や進行管理を行いながら推進する。	活動指標名	総合都市交通計画推進協議会開催回数
意図	既存ストックの有効活用を踏まえ、公共交通機関の利便性を向上させる。	成果指標名	施策全体の満足度 (市民満足度調査) 公共交通機関利用者数
結果	超高齢社会・環境問題に配慮した各種交通施策の推進に取り組むことができる。	効率指標名	職員人件費 100 万円当たりの総合都市交通計画推進協議会開催回

【指標値および事業費の推移】

指標名	単位	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	目標値	目標年度
対象指標	千人	426,000	427,000	427,000	409,000	
活動指標	回	3	5	3	4	
成果指標	%	30	32.1	34.9	50	
	人/日	58,000	58,838	60,664	62,000	
効率指標	回/1	0.19	0.27	0.14	0.25	
トータルコスト	[千円]	46,056	118,719	236,785		
(事業費)	[千円]	30,852	100,266	216,057		
(職員人件費)	[千円]	15,204	18,453	20,728		

【環境変化等】

開始時周辺環境 (背景)	現状周辺環境	今後周辺環境 (予測)	住民意向分析
平成 22 年 11 月に策定した「総合都市交通計画」において取り組むべき施策を掲げ、具体的施策を実施することとしている。	公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、市民に幅広く利用される公共交通体系の構築を目指した施策・事業を展開する必要がある。	自動車利用を抑制し、公共交通の利用促進に向けた各種施策・事業を推進し、多様な交通手段が有機的に連携した快適で人にやさしい都市交通の形成を図ることが望まれる。	環境に配慮した交通体系の整備及び誰もが安全で快適に移動できる機会の創出が求められている。

【妥当性評価】

1. 事業の実施主体として市の関与は妥当か
A 法令等により市が実施しなければならない 本市の目指すべき都市交通の将来ビジョンである総合都市交通計画に基づき推進する事業であり、市が事業主体として妥当である。
2. 事業の上位目標である施策に貢献しているか
A 貢献度が大きい 第5次総合計画において施策目標として掲げる「公共交通の利便性の向上」の根幹をなすもので、貢献度は非常に大きい。
3. 成果を上げるため、またコストを削減するため、対象あるいは意図（目指す状態）を拡充・縮小する必要があるか
B 必要性は中程度 目標の達成に向け、総合都市交通計画に掲げる施策を積極的に実施しており、今後も拡充させる必要がある。
4. 事業を廃止・休止した場合に影響があるか
A 影響は大きい 公共交通の利用減により、既存の交通インフラの維持も困難となり、公共交通空白地帯が拡大するなど、少子高齢化社会や環境問題などに対応した施策の実現や、第5次総合計画において施策目標として掲げる「公共交通の利便性の向上」が停滞する可能性が高い。
5. 市民協働の実施状況はどうか（どのような市民参画・市民活動との連携等を実施したか）
A 事業のプランづくりの段階からNPO、市民団体が参加している 総合都市交通計画推進協議会に市民代表やNPO法人の代表者が委員として参画し、計画の推進に対する意見を反映すると共に、カーフリーデー高松など、モビリティマネジメントには積極的に民間団体の参加を得るなど協働を取り入れている。

【有効性評価】

6. 事業の成果（成果指標値）を向上させる余地はあるか
B 向上余地が考えられる（中小程度） 今後、各種施策事業の推進や市民への啓発活動を積極的に進め、市民意識の醸成を図ることで、向上の余地はある。
7. 事業執行上の見直しを行ったか（昨年度何か業務の見直しを行ったか）
A 実施済み/実施する必要がなかった 総合都市交通計画推進協議会等を母体として、公共交通利用促進に向けての意見をいただくなど、連携して効果的な取組や見直しが行えるような体制を構築している。平成28年度から事業着手することでん新駅（三条～太田駅間）整備事業については、都市整備局へ事務を移管した。
8. 成果目標値に対する実績値（達成度）はどうだったか
C 概ね達成できた 市民満足度調査の結果、公共交通に関する項目において、「満足・やや満足」と答えた割合が上昇した。

【効率性評価】

9. 成果を達成するための活動量（活動目標値に対する実績値）はどうだったか
B 目標どおり達成できた 総合都市交通計画推進協議会開催など目標どおり活動した。同協議会において、今後も計画について継続的に協議・検討及び進行管理を行う。
10. コスト縮減ができたか
B 縮減できた 公共交通の利用促進に向けた新規施策の展開により事業費が拡大する中で、ことでん新駅整備事業費については、国・県・事業者による負担割合などを定め、基本計画として取りまとめ、市負担額の縮減に努めた。

【一次評価】

評価区分	拡充																							
少子・超高齢社会が進展する中で、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通のネットワーク再構築」が急務であり、公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、総合都市交通計画に掲げる各種施策を積極的に展開する必要がある。																								
改革案																								
内容	期待効果																							
公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、全市域を対象とした持続可能な公共交通体系を構築するため、更なる利用促進施策を積極的に展開する。 既存施策については、その効果を十分に検討する中で、必要に応じて制度の見直しを行う。	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			コスト					削減	維持	増加	成果	向上				維持				低下			
		コスト																						
		削減	維持	増加																				
成果	向上																							
	維持																							
	低下																							
阻害要因																								

【二次評価】

評価区分	拡充
公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、総合都市交通計画に掲げる具体的施策を、ハード・ソフトの両面から推進する事業であり、拡充して実施することは妥当である。	