

局 施 策 評 価 票

平成 **21** 年度実施施策

A時点: -	B時点: -	C時点: 22. 7月

局名	建築都市局
-----------	--------------

基本計画	柱	街を支える
	大項目	交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
	取組みの方針	利便性の高い交通ネットワークづくり

担当局 / 総務担当課名	建築都市局	事業調整課
連絡先	582 - 2864	

21年度計画

-2-(3)-

施策名	公共交通の利便性の向上
------------	--------------------

施策の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	公共交通ネットワークの強化や交通結節機能の向上、交通事業者間の連携強化などにより、公共交通の利便性の向上を図ります。あわせて、次世代都市交通システムの検討を進めます。
	その結果、実現を目指す取組みの方針名	利便性の高い交通ネットワークづくり

	成果指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)		現状値		平成21年度	目標値		
	年度	平成21年度	計画	実績		年度	平成30年度	
施策の成果	公共交通拠点内での公共交通利便施設整備箇所数		年度	平成21年度	計画	7 箇所	年度	平成30年度
	乗り継ぎや利用者の多い鉄道駅・主要なバス停などの公共交通拠点において、バリアフリー化やバス停、乗り継ぎ案内板の整備など、乗り継ぎ及び待合環境を改善することが、公共交通の利便性向上を図り、まちの魅力と回遊性を高めることに繋がります。そのため、整備が必要な90箇所を計画的に整備することが重要なことから、整備箇所数を成果指標として設定しました。	現状値	7箇所	実績	7 箇所	目標値	90箇所	
				達成度	100.0 %			
		年度	平成21年度	計画	1,090 人	年度	平成21年度	
	黒崎芦屋間急行バスの1日当たり利用者数		年度	平成21年度	計画	1,090 人	年度	平成21年度
	本市と芦屋町の広域連携、学術研究都市の魅力アップ、黒崎地区の活性化の3つの目的の達成状況が急行バスの利用者数に反映されると考え、事業の採算性を確保できる1日当たりの利用者数を指標に設定しています。一般的にバス利用者が減少している厳しい状況ですが、PR活動や利便性向上策を実施し、利用者数の増加を図っていきます。	現状値	610人	実績	610 人	目標値		
			達成度	56.0 %				
年度			計画		年度			
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度:執行額]				事業費	103,962 千円	構成事業にかかった人件費の目安(21年度)	
					うち一般財源	76,455 千円	8,595 千円	
					達成度	%	目標値	

局施策に対する担当局の評価

局施策の評価	21年度評価	主な分析理由
	B	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度、公共交通の利便性向上につながる取り組みとして、小倉都心部でバスロケーションシステム5箇所の設置、JR枝光駅のエレベータ、多目的トイレの整備、モノレール徳力嵐山口駅の多目的トイレ整備など計7箇所の整備が実施され、公共交通拠点に置ける乗り継ぎや待合環境の改善が、計画通りに実施されています。 黒崎芦屋間の急行バスについては、事業採算性の確保に向けて、利用促進策や経費削減策の検討、利用促進に向けたPR活動に取り組み、1日当たり利用者数は610人(前年度+20人)と前年度を上回ったものの、収支は赤字の状況であり、更なる利用者増に向けた取り組みが必要です。
今後の局施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、平成20年12月に環境首都総合交通戦略を策定し、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる環境首都としてふさわしい交通体系の実現を目指した取り組みを進めることとしています。 公共交通拠点における利便性向上等への取り組みは、利用者の増加や、快適な公共交通ネットワークづくり、駅などの交通拠点周辺の回遊性の向上にもつながることから、今後とも計画的な施設整備に取り組んでまいります。 黒崎芦屋間の急行バスは、黒崎地区～学研都市～芦屋町を結ぶ直通バスとして、本市と芦屋町の費用負担で試験的に運行しているものですが、事業採算の確保が課題であり、本市、芦屋町、西鉄バス北九州(株)、交通局の4者からなる協議会で、更なる利用促進・運行改善に取り組めます。 	

【局施策評価】 A:大変良い状況にある B:概ね良い状況にある C:概ね良い状況とまでは言えない D:不十分な状況にある

評価担当部署の意見

適切な評価 下記のとおり

公共交通の利便性向上のための事業として全市的な視点で捉えた時に、なぜ、黒崎芦屋間急行バスの運行が必要なのか説明が必要だと考えます。

施策名 公共交通の利便性の向上

構成事業名	事業費		事業にかかった 人件費の目安 (21年度)	経費分類 裁量的経費 義務的経費 特別経費(重点) 特別経費(臨時)	今後の方向性			
	C時点[21年度:執行額]				21年度			21年度
環境首都総合交通戦略の推進			59,807 千円	5,160 千円	裁量経費			ウ
事業費のうち一般財源			50,300 千円					
黒崎芦屋間急行バス試験運行			44,155 千円	3,435 千円	裁量的経費			ア
事業費のうち一般財源			26,155 千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円					

局施策全体のコスト	21年度	
	事業費	人件費(目安)
	103,962 千円	8,595 千円
施策全体の事業費のうち一般財源	76,455 千円	

局施策の
21年度評価

B

【局施策評価】
A: 大変良い状況にある
B: 概ね良い状況にある
C: 概ね良い状況とまでは言えない
D: 不十分な状況にある

【事業の今後の方向性】 ア: 事業の見直しを図ることが可能 イ: 休止・廃止を検討 ウ: 現状のまま進めることが適当 エ: 終了

事業評価票

平成21年度実施事業	新規	継続	A時点: -	B時点: -	C時点: 22.7月	担当局/課	建築都市局	都市交通政策課
						連絡先	582-2518	

基本計画	柱	街を支える
	大項目	交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
	取組みの方針	利便性の高い交通ネットワークづくり
	主要施策	公共交通の利便性の向上

関連計画	北九州市環境首都総合交通戦略
事業期間	平成21年度～平成30年度
経費区分	裁量経費

-2-(3)-

事業名 環境首都総合交通戦略の推進

事業の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか、	過度なマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通への利用転換を目指して、短中期の交通施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成20年12月に策定しました。 その戦略の施策の一環として、行政と交通事業者が協力し、乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停などの生活支援拠点(公共交通拠点)で整備対象の90箇所において、エレベーターなどのバリアフリー化や上屋・ベンチなどの待合い環境並びに乗り場案内・乗継ぎ案内等の乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化することで、公共交通の利便性向上を図ります。	
	その結果、実現を目指す施策名と成果	施策名	公共交通の利便性の向上

目的実現の為に実施する内容	実施工程	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	計画変更理由	
		当初計画	・バスロケーションシステム設置(都心)5箇所 ・エレベーター、多目的トイレ設置(枝光駅)1箇所 ・多目的トイレ設置(モルレル徳力嵐山口駅)1箇所	・バス停ベンチ(魚町)1箇所 ・駐輪スペース整備(徳力公園前駅、三ヶ森駅)2箇所 ・バス停整備(大橋通、若松市民会館前)2箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(若松駅周辺)1箇所 ・多目的トイレ設置(モルレル志井・城野駅)2箇所	・駐輪スペース整備(都心)1箇所 ・バス停整備(第一二島)2箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(都心、黒崎駅、第一二島)3箇所	・駐輪スペース整備(三萩野)1箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(都心)1箇所		・駐輪スペース整備(戸畑渡場)1箇所 ・バス停整備助成 2箇所
実施状況	成果・活動指標(上段:指標名、下段:指標設定の考え方)	公共交通拠点内での公共交通利便施設整備箇所数					平成21年度	目標
		乗継ぎや利用者の多い鉄道駅や主要なバス停において、バリアフリー整備やバスロケーションシステム等の整備を行い、乗継ぎや待合い環境を改善します。					計画	7箇所
							実績	7箇所
							達成度	100.0%
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月[21年度:執行額]						計画	7箇所
							実績	7箇所
単年度計画							達成度	100.0%
							事業費	59,807千円
					うち一般財源	50,300千円	事業にかかった人件費の目安(21年度)	5,160千円

【事業の実施結果・進捗状況の確認】

実施結果	21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。	平成21年度は当初計画どおり事業を実施しました。 魚町、平和通り、三萩野バス停において、バス事業者と連携してバスロケーションシステムを整備した結果、バスの到着時刻がわかるようになり利用者の方々が安心してバスを利用できるようになりました。 また、JR枝光駅やモルレル徳力嵐山口駅において、エレベーター、点字ブロック、多目的トイレなどのバリアフリー整備を行った結果、身体の不自由な方から子供まで安心して駅等を利用できるようになりました。
------	-------------------------------------	--

【事業の再検証】

評価	有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。	4	・バスロケーションシステムについては、市民3千人(回答率53.7%)に対して平成18年度に実施した「都市交通に関するアンケート調査」にて約90%の市民が公共交通の利用促進に必要な施策として「公共交通案内情報の充実」との要望があったため有効性は高いと考えます。 ・駅のバリアフリー化については、安全安心な街を目指す本市の方向性とも合致しており、様々な利用者に対して有効だと考えます。
	経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。	4	・バスロケーションシステムについては、平成22年度の社会実験に向けて交通事業者の負担により整備しているため整備費用に対する市のコストが削減されました。 ・JR駅バリアフリー化は、国、市、JRの協同補助で実施し、モルレル駅は国の補助事業を活用しているため、コスト削減が図れました。
	適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。	4	・公共交通の案内情報の充実や駅のバリアフリー化については、利用者が安心して公共交通を利用でき、公共交通の利用促進を図るためにも着実に事業を推進していく必要があると考えます。
	市の関与の必要性 実施主体として市が適切なものか。市の関与をなくすることはできないのか。	4	・公共交通は、市民が自由に利用でき、地球環境にやさしい移動手段です。その整備や利用促進を図ることは、市民サービスに繋がるとともに地球温暖化防止に寄与するため、市の関与が必要不可欠と考えます。
今後の方向性	評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。	ウ	利便性の高い交通ネットワークづくりにおいて、公共交通の利便性向上や利用促進を図り、その維持継続やサービスを向上していくことは、市民の移動手段の確保や低炭素化社会の実現に向けて重要な施策であるため、今後とも着実に実効性のある取り組みを実施していくことが適当と考えます。

事業評価票

平成21年度実施事業	新規	継続

A時点: -	B時点: -	C時点: 22.7月

担当局/課	建築都市局 都市交通政策課
連絡先	582-2518

基本計画	柱	街を支える
	大項目	交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
	取組みの方針	利便性の高い交通ネットワークづくり
	主要施策	公共交通の利便性の向上

関連計画	
事業期間	H14.10~
経費区分	裁量の経費

-2-(3)-

事業名	黒崎芦屋間急行バス試験運行
-----	---------------

事業の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	(1)本市と芦屋町の広域連携(2)学術研究都市の魅力アップ(3)黒崎地区の活性化を目的に副都心黒崎地区と芦屋町を結ぶ急行バスを本市と芦屋町で費用負担をして試験的に運行し、公共交通の利便性の向上を図るものです。 【運行概要】運行便数:平日 往復44便/日、土日祝 往復32便/日 運行事業者:西鉄バス北九州(株)と市交通局による共同運行 なお、試験運行の実施主体として、本市、芦屋町、西鉄バス北九州(株)、北九州市交通局の4者で黒崎芦屋間急行バス推進協議会を設立し、関係者が一体となって利用促進等について検討する体制としています。		
	その結果、実現を目指す施策名と成果	施策名	公共交通の利便性の向上	成果

目的実現の為に実施する内容	実施工程	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	計画変更理由		
		当初計画	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施		未定	未定
現状	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	・推進協議会によるバス試験運行(負担金の支出) ・推進協議会における利用促進策、経費削減策の検討・実施	未定	未定			
実施状況	成果・活動指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)						平成21年度	目標	
	1日当たり利用者数						計画	1,090 人	年度
	3つの目的の達成状況を確認するには、当急行バスの利用者数が指標になります。一般的にバス利用者が減少している厳しい状況ですが、PR活動や利便性向上策を実施し、利用者数の増加を図っていきます。						実績	610 人	内容
							達成度	56.0 %	内容
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月【21年度:執行額】					事業費	44,155 千円	事業にかかった人件費の目安(21年度)	
						うち一般財源	26,155 千円		3,435 千円
単年度計画									

【事業の実施結果・進捗状況の確認】

実施結果	21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。	21年度は、「黒崎芦屋間急行バス推進協議会」にて、利用促進策、経費削減策を検討し、夏休みに芦屋町のプールでのPRを実施しました。結果、1日あたり利用者数は、610人(前年度+20人)と前年度を上回りましたが、採算性を確保する目標値の1,090人の達成には厳しい状況です。 経費削減策については、引き続き検討を進めています。
------	-------------------------------------	--

【事業の再検証】

評価	有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。	4:高い 3:やや高い 2:やや低い 1:低い	3	1日あたり610人、1便あたりに換算すると約15人の利用者があり、一定量の方が利用しています。また一般的にバス利用者が減少している中で、当該路線は若干ながら年々増加傾向にあります。効果はあると考えます。
	経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか。または、同じコストでより高い効果を得られないか。		2	このエリアにおいてバスを運行している事業者は、西鉄バス北九州(株)と市交通局のみであり、この運行内容で実施するには、現在の経費がかかってしまいます。しかし、事業の採算性としては、収支で黒字を達成するには、平成21年度実績から試算すると、1日あたり1,090人の利用者が必要であり、実現はかなりの困難です。費用対効果としては、決して高いとは言えないと考えます。
	適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。		2	もし実施しなかった場合、芦屋～学研～黒崎を結ぶ直通の交通手段は無くなりますが、他のバス路線やJRで代替は可能です。ただし、芦屋町としては運行を希望しており、また黒崎地区の中心市街地活性化基本計画の施策にもなっているため、影響はあります。
	市の関与の必要性 実施主体として市が適切なのか。市の関与をなくすことはできないのか。		3	本市と芦屋町が政策的に運行している路線であり、収支が取れない状況であるため、交通事業者が自らの路線として自主運行することはありません。市が関与しなければ、路線は廃止になります。
今後の方向性	評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。		A	本事業は、一定の利用者があり、また年々利用者数が増加しているため、効果は認められますが、経済的な負担が大きく、今後、経費削減のため運行便数の削減等の運行内容の見直しが必要と考えており、黒崎芦屋間急行バス推進協議会において検討を進めます。