

# 分科会評価報告書（令和5年度決算）

（総務生活分科会 No.3）

|              |              |         |
|--------------|--------------|---------|
| (所管課, 事業コード) | (政策推進課 5612) |         |
| 事業名          | 公共交通対策事業     | ※P. 548 |

|     |   |           |           |             |            |
|-----|---|-----------|-----------|-------------|------------|
| 評 価 | B | A 十分評価できる | Ⓑ やや評価できる | C あまり評価できない | D 全く評価できない |
|-----|---|-----------|-----------|-------------|------------|

**【評価に至った理由】**

スマート&コンパクトな鹿嶋をつくるに当たり,人口減少社会において民間事業者のみでは公共交通体系の維持が困難となっている中で,将来にわたり交通弱者をできる限り生み出さないよう,市内公共交通を効率的・効果的に結び付け,市民等の移動に係る利便性を確保することは行政が行う必要性があり,公共交通対策事業として行う各種事業は有効性があるといえる。ただし,デマンド型乗合いタクシーと鹿嶋コミュニティバスの効率性を比較すると,利用人数の比較においてデマンド型乗合いタクシーの費用対効果が割高となっている。また,鹿嶋コミュニティバスの事業者にとっての採算面で見ると,やりくりがととても厳しいと聞いた。持続可能な公共交通体系を構築していくためにも,協力事業者の安定した収益性確保も重要といえる。

|        |   |      |      |      |      |      |      |
|--------|---|------|------|------|------|------|------|
| 今後の方向性 | 3 | 1 拡充 | 2 継続 | Ⓒ 改善 | 4 縮小 | 5 休止 | 6 廃止 |
|--------|---|------|------|------|------|------|------|

**【今後の取り組み方と提言】**

民間バスが撤退したことで始まったコミュニティバスは,交通弱者対策の原点といえる。デマンド型乗合いタクシーは,乗り降りを一人でできることが原則として乗車の条件となっており,障害のあるなしにかかわらず誰でも登録者は乗れるのだが,主な利用者は,障がい者や足腰の弱い高齢者が多い。ゆえに,一人では乗降できない利用者も時には出てきてしまう。利用者の偏りも含め,公平性のある制度にすることが大前提ではあるが,それでも福祉的な目的で使いたいと思っている人が救われるような仕組みと基準を検討していただきたい。また,公共交通空白地帯に関しては,引き続きカバー率100%を目指してほしい。