

事業名 CD	0102011009	市民バス委託運行事業
細分化した事業名		
事業担当課室 CD	100300	企画財政課
		整理コード

〈事務事業の位置づけ〉

第6次長期総合計画での目的体系	大項目	心地よい定住環境のあるまちづくり
	中項目	便利な生活のための都市基盤の整備
	小項目	公共交通網の整備
関連する個別計画等		根拠条例等 道路運送法
関連する事業		

〈事務事業の概要〉

事業の目的 (何のためにするのか)	民間事業者の廃止バス路線を代替運行（市民バス・委託代替バス）し、周辺地域住民の公共交通手段を確保する。
事業の対象 (誰・何を対象にするか)	廃止バス路線の周辺地域住民等
これまでの改善経過	<p>平成11年10月 下教来石線 運行開始</p> <p>平成12年 4月 穂坂線・社会福祉村線・穴山橋線 運行開始</p> <p>平成12年10月 横手線 運行開始</p> <p>平成19年 1月 路線・料金体系変更 社会福祉村線～竜岡循環・西中経由及び穴山橋線の一部をに変更 穴山橋線～西中経由</p> <p>平成19年 9月 横手線廃止</p> <p>平成21年 1月 地域公共交通会議の設置し市民バス路線利用促進について協議</p> <p>平成21年 3月 市民バス3路線の運行ルート・運行時刻改正（運行開始は平成21年4月1日より）</p> <p>平成22年 3月 穂坂線を延伸、円野線時刻表の改正（運行開始は平成22年4月1日より）</p> <p>平成23年 3月 全路線（円野線、社会福祉村線、穂坂／竜岡線）時刻表の改正（運行開始は平成23年4月1日より）</p>
事業の手段 (どんなやり方(手法)で)	<p>〈実施・運営方法〉 <input type="checkbox"/>市 <input checked="" type="checkbox"/>委託 <input type="checkbox"/>補助金 <input type="checkbox"/>その他（ ）</p> <p>① 梨交通廃止路線を市内のタクシー会社3社委託し運行。 円野線 10便 穂坂線／竜岡線 14便（内訳：穂坂線10便、竜岡線4便） 社会福祉村線 11便</p> <p>②山梨交通廃止広域路線を北社市と共同で山交タウンコーチへ委託し運行。 韮崎営業所～祖母石～下教来石線 9便</p>
事業の成果 (どのような状態にしたのか、どのような効果を得るのか)	民間事業者の廃止バス路線を代替運行し、周辺地域住民の公共交通手段を確保する。

〈投入費用及び従事職員の推移〉

		20年度	21年度	22年度
A	事業費 (千円)	39,873	41,204	38,577
財源内訳	国庫支出金			
	県支出金	4,648	4,624	5,370
	市債			
	その他			
	一般財源	35,225	36,580	33,207
B	担当職員数(非常勤 職員E) (人)	0.10	0.14	0.14
C	人件費(平均人件費×E) (千円)	691	955	941
D	総事業費(A+C) (千円)	40,564	42,159	39,518
*参考	H22)市民1人当りの事業コスト	1,277 円	H22)市民1人当りの行政サービス費用	599,027 円

注1)担当職員数には、1年間に当該事業に携わった職員数(職員と非常勤嘱託職員を区分)を他事業と按分して記載してあります。
 注2)平均人件費は各年度決算額(職員給与費)から算出した、20年度(6,909千円)、21年度(6,823千円)、22年度(6,719千円)を使用しています。
 注3)一般財源とは用途の制限のない財源で、市税(市民税・固定資産税など)、地方交付税(市町村均衡を図るための交付金)などを言います。

〈事業を数字で分析〉 この欄では、事業の目指すべき方向を分りやすく示すため、数値指標を設定し実績数値を記入しています

	指標名	指標の算出方法	実績値		
			20年度	21年度	22年度
活動指標	運行路線数	(路線) * 市民バス	3	4	4
	//	(路線) * 委託代替バス	2	1	1
	運行便数/日	(便) * 市民バス	28	35	35
	//	(便) * 委託代替バス	13	13	9
成果指標	1便あたりの乗車人数(人) ()内は年間乗車人数	社会福祉村線	3.5 (14,259)	4.0 (14,561)	4.2 (15,293)
	0	円野線	4.2 (15,249)	4.5 (15,354)	4.7 (16,050)
	0	穂坂線	3.5 (12,610)	3.4 (11,047)	4.1 (13,555)
		竜岡線		0.8 (1,532)	1.1 (1,544)
		下教来石線	8.2 (38,911)	7.2 (34,171)	11.5 (33,542)
効率指標	収益率% (運賃収入/運行経費)	社会福祉村線 (2,835千円/12,000千円)	24.0	22.6	23.6
		円野線 (3,777千円/12,000千円)	28.4	29.8	31.5
		穂坂/竜岡線 (2,943千円/12,000千円)	19.0	17.9	24.5
		下教来石線 (4,896千円/17,028千円)	33.6	29.3	28.7

〈事業を自己評価〉

妥当性 (事業の手段・活動は妥当ですか)	<input checked="" type="checkbox"/> A 妥当である <input type="checkbox"/> B ほぼ妥当である <input type="checkbox"/> C 妥当でない 利用客減により民間事業者が撤退した路線で今後も路線復活は望めないことから、行政による維持はやむを得ない。
成果 (意図した成果が上がっていますか)	<input type="checkbox"/> A 上がっている <input checked="" type="checkbox"/> B ほぼ上がっている <input type="checkbox"/> C 上がっていない 学生の夏休み期間中等長期休暇時は市民バス利用の閑散期に当たり、この期間の利用者増を目的に学生割引(全区間1回50円)を実施した。その結果、割引期間中は昨年を上回る利用者増となった。 円野線：平成22年4月より時刻変更を実施した結果、昨年に比べ年間696名の利用者増となった。 穂坂線：終点柳平バス停を延長させた結果、昨年に比べ年間2,508名の利用者増となった。 市民バスについては全路線で昨年を上回る利用者増を達成できたが下教来石線は利用者が大幅に減であるため、北杜市との協議が必要。
効率性 (コストを見て効率的ですか)	<input type="checkbox"/> A 効率的である <input type="checkbox"/> B ほぼ効率的である <input checked="" type="checkbox"/> C 効率的でない 利用者が増となったが、収益率をみるとコスト高であり効率的とはいえない

総合評価	<input type="checkbox"/> A 期待以上に達成 <input type="checkbox"/> B 期待どおりに達成 <input checked="" type="checkbox"/> C 期待以下の達成
------	--

今後の事業展開	<input type="checkbox"/> 重点化(コストを集中的に投入する) <input checked="" type="checkbox"/> 手段の改善(実施主体や実施の手段を代える) <input checked="" type="checkbox"/> 効率化(結果単位あたりのコストを下げる) <input type="checkbox"/> 簡素化(事業の規模や内容を縮小する) <input type="checkbox"/> 統廃合(他の事業と統合する、または廃止する) <input type="checkbox"/> 現行どおり
---------	--

改善・改革案	改善・改革の概要・方向性(いつまでに、どういう形で具体化するのか)		
	(1) 中長期的 デマンド交通も含め、利便性の高いローコストでニーズにあった運行を図るための見直しを毎年行う	(2) 24年度 運行事業者の企業努力、及びサービス精神を更に引き出せるような契約内容の検討が必要である。	(3) 23年度 現在契約内容が運行経費を全額補填するものであるため、業者によるサービス、コストカットの意識が希薄。H23年度以降は契約内容の検討が必要
	22年度の改善計画 車外広告の実施に向け要綱の改正	22年度の改善結果 要綱改正、H22より運用。 運転席裏 月額2千円 車外(横・裏) 月額5千円	

市民(地域)や民間、他官庁との役割分担(市民との協働の視点などから考えられること)

課長所見	廃止バス路線に対する委託代替バスを運行し、市民の日常的な交通手段を確保することは重要な施策であるが、より多くの沿線住民に乗りてもらおうため、利用促進について広報などで周知するとともに、運行タイヤ等のより実用的な見直しなど利便性の向上に努める。
------	---