

事業名 CD		デマンドバス試験運行事業
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)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地帯における、高齢者及び学生等交通弱者の移動手段の確保。 新たな公共交通システムの試験運行。
事業の対象 (誰・何を対象にするか)	穂坂町日之城・三之蔵の住民 住基人口(平成23年9月1日現在):日之城 252人・三之蔵 106人 登録者数(平成23年9月1日現在):日之城 108人・三之蔵 51人
これまでの改善経過	平成23年1月: 韮崎市地域公共交通海外においてデマンドバス試験運行の承認 平成23年7月: デマンドバス試験運行開始 平成23年12月: 住民アンケート実施(中学生以上 237通/291件=回収率 81.4%)
事業の手段 (どんなやり方(手法)で)	〈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() 韮崎地区タクシー協議会に委託し運行。(試験運行期間:平成23年7月1日~平成24年3月31日) (判断期間:平成23年7月1日~平成23年12月31日) 運行体系 ジャンボタクシー(10人乗り)1台によるデマンド運行 利用者登録制(穂坂地区三之蔵・日之城地区住民) 電話予約制(1週間前~前日) 路線数 1路線 1日8便(4往復) ※予約の無い便は運休 運行区間 三之蔵・日之城~文化ホール~フジモール~韮崎駅~市立病院~市役所 料金 全区間300円/回
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)	公共交通空白遅滞に新たな公共交通システムを取り入れることにより、公共交通弱者の通院・買い物等の移動手段を確保する。

〈投入費用及び従事職員の推移〉

		21年度	22年度	23年度
A	事業費 (千円)	0	0	5,623
財源内訳	国庫支出金			
	県支出金			
	市債			
	その他			
	一般財源	0	0	5,623
B	担当職員数(非常勤 職員E) (人)	0	0	0.10
C	人件費(平均人件費×E) (千円)	0	0	672
D	総事業費(A+C) (千円)	0	0	6,295
*参考	H23)市民1人当りの事業コスト	382 円	H23)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、21年度(6,823千円)、22年度(6,719千円)、23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		
			21年度	22年度	23年度
活動指標	登録者数	(人)			159
	延べ乗車人数(7月～12月)	(人)			130
	実乗車人数(7月～12月)	(人)			13
	実運行便数(7月～12月)	(便)			117
成果指標	登録率	(%) 登録者数/地区住民数(159人/358人)			44.4
	実利用者率(地区人数)	(%) 実利用者数/地区住民数(13人/358人)			3.6
	実利用者率(登録人数)	(%) 実利用者数/登録者数(13人/159人)			8.2
	1日あたり輸送量	(人) 延べ乗車人数/運行日数(130人/151日)			0.86
	1便(実運行)あたり輸送量	(人) 延べ乗車人数/実運行便数(130人/117便)			1.1
	※1 1便(運行可能)あたり輸送量	(人) 延べ乗車人数/運行可能便数(130人/1,208便)			0.1
※2	延べ乗車人数1人あたり 運行コスト	(円) 延べ乗車人数/運行経費(130人/3,576,724円)			27,513
効率指標	実運行便数1便あたり 運行コスト	(円) 実運行便数/運行経費(117便/3,576,724円)			30,570
	※3 運行可能1便あたり 運行コスト	(円) 実運行便数/運行経費(1,208便/3,576,724円)			2,960

〈事業を自己評価〉

妥当性 (事業の手段・活動は妥当ですか)	<input type="checkbox"/> A 妥当である <input type="checkbox"/> B ほぼ妥当である <input checked="" type="checkbox"/> C 妥当でない 利用実績が著しく低調なこと、また、地区住民アンケート結果から現在利用していない者の必要性が低いことから車両運行による方式は妥当でない。	
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 type="checkbox"/> B ほぼ上がっている <input checked="" type="checkbox"/> C 上がっていない 市民バスと比較しても運行可能1便あたりの利用者数が少なく、地元説明会等により事業の周知は行ってきたが、意図した成果は上がっていない。 【参考：市民バス 運行可能1便あたり輸送量 0.9人～5.6人(H23.4～12実績)※1】	
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 延べ乗車人数1人あたり、運行可能1便あたり運行コストは市民バスと比較しても高く、効率的ではない。 【参考：市民バス 延べ乗車人数1人あたり 455円～2,525円(H23.4～12実績)※2 運行可能1便あたり 1,909円～2,626円(H23.4～12実績)※3】	
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 市内の公共交通空白地帯の解消を図る。	(2) 25年度 H24年度の利用状況等により平成25年4月以降の事業の存続について検討を行う。
	(3) 24年度 公共交通空白地域住民の交通手段の確保を図る観点から、利用料金補助等による手段の改善を検討する。	
23年度の改善計画	23年7月に事業開始のため改善計画はなし	
23年度の改善結果	23年7月に事業開始のため改善結果はなし	
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	公共交通空白地域の新たな公共交通として試行したが、地域住民の移動手段とはミスマッチ。車両運行以外の手段により、移動手段を持たない高齢者の外出支援策を検討したい。	