

事業名 CD	0102011006	赤字バス路線維持対策事業
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 蕨崎市バス路線維持費補助金交付要綱
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)	赤字バス路線を維持して公共交通の確保。
事業の対象 (誰・何を対象にするか)	赤字バス路線沿いの地域住民等
これまでの改善経過	平成 18 年度において、路線の廃止及び統合を検討。 19 年 4 月より蕨崎～百観音線を廃止 19 年 10 月より蕨崎～津金線廃止・蕨崎～塩川線を蕨崎～増富温泉郷線に統合
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 type="checkbox"/> 委託 <input checked="" type="checkbox"/> 補助金 <input type="checkbox"/> その他 () 赤字バス路線を運行している山交タウンコーチ、山梨交通に運行補助金を支出。 路線名 蕨崎～増富温泉郷線 蕨崎～文化ホール～浅尾線 蕨崎～百観音線 蕨崎～敷島～甲府駅線・蕨崎～大草～甲府駅線・社会福祉村～甲府駅線
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)	赤字バス路線を維持することにより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)	7,434	8,504	9,297
財源内訳	国庫支出金			
	県支出金	648	328	307
	市債			
	その他			
	一般財源	6,786	8,176	8,990
B	担当職員数(非常勤 職員 E) (人)	0.10	0.10	0.09
C	人件費(平均人件費 × E) (千円)	690	614	604
D	総事業費(A+C) (千円)	8,124	9,118	9,901
* 参考	H22)市民1人当りの事業コスト	382 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	路線別年間乗車人数	菫崎駅～浅尾線	36,850	30,683	24,065
		菫崎駅～敷島～甲府駅線	85,919	85,898	84,734
		菫崎～増富温泉郷線	99,462	121,561	112,019
		菫崎駅～大草～甲府駅線	96,797	78,025	72,653
		菫崎～百観音		5,027	4,026
		甲府駅～社会福祉村線	49,153	54,926	34,100
成果指標	1日あたり輸送量(人)	菫崎駅～浅尾線	11.2	9.3	6.3
		菫崎駅～敷島～甲府駅	16.3	18.2	16.0
		菫崎駅～増富温泉郷線	29.0	24.0	23.2
		菫崎駅～大草～甲府駅	17.6	19.0	15.6
		菫崎～百観音		0.8	0.8
		甲府駅～社会福祉村線	15.6	14.1	9.8
効率指標	収益率% (運賃収入/運行経費)	浅尾線 (3,851千円/12,252千円)	49.0	44.2	31.4
		敷島線 (10,047千円/20,244千円)	45.5	56.2	49.6
		増富温泉郷線 (26,043千円/46,805千円)	64.5	56.1	55.6
		大草線 (12,349千円/21,142千円)	62.2	70.4	58.4
		菫崎～百観音 (420千円/629千円)		70.4	66.7
		社会福祉村線 (7,630千円/13,968千円)	57.2	54.3	54.6

〈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 checked="" type="checkbox"/> B ほぼ妥当である <input type="checkbox"/> C 妥当でない 市民の足の確保のため路線維持は妥当である		
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 甲府駅～社会福祉村線を除いた全路線で収益率が減少となり、市の負担増となっている。		
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 利用者の減少に伴いコストも上昇し効率的であるとはいえないが、市単独路線に変更した場合一層のコスト増になる		
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 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 checked="" 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 関係自治体及びバス会社と運行本数などについて見直しを行うとともに効率的な運行を図る。	(2) 24年度 利用者の少ない路線について、関係市、及び運行事業者と協議し、運行本数等の見直しなどの効率的な運行を図る	(3) 23年度 利用の少ない路線については、関係市と協議し、運行本数等の見直しなど効率的な運行を図る
	22年度の改善計画 利用の少ない路線については、関係市と協議し、運行本数等の見直しなど効率的な運行を図る		
22年度の改善結果 北社市と協議を実施。今後デマンドバス等に移行可能なものがあれば廃止等を検討する。			
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) 菫崎駅前および塩崎駅付近にオープンした大型ショッピングセンター内への乗り入れを検討するなど、民間業者との連携が不可欠である			
課長所見	交通弱者の移動手段である公共交通網の維持確保対策であるが、利用者数及び収益率ともに悪化している。バス運行事業者の経営環境は厳しく、路線の維持にかかる将来的不安もあるため、沿線住民のバス利用を周知促進する。		