

総合計画／実施計画書 兼 事務事業評価シート

事業期間 H21 ～ H23

担当部局	部局名	企画部
	課室名	企画調整課

1. 基本施策名等（基本計画における「基本施策名」等を記入）		
基本施策ID	基本施策名	
3 - 1 - 1	身近な交通ネットワークや広域交通ネットワークを充実する	
重点施策ID	重点施策名	
3 - 1 - 1 - 3	公共交通の利用促進	

2. 事業名等			
事業名	地域公共交通事業	事業区分	② ①新規 ②継続 ③その他 ()
細事業名	コミュニティバスの運行	実施形態	① ①毎年 ②隔年 ③その他 ()
事業主体	市		③ ①直営 ②指定管理 ③委託
事業種別	① ①自治事務 ②法定受託事務		④その他 ()
実施期間	平成 17 年度 ～ 平成 23 年度	根拠法規	豊後大野市コミュニティバス運行条例
各種の計画への反映 (=根拠計画)		豊後大野市地域交通計画	事業ID

3. 事業の内容等			
事業の背景 コミュニティバスは、県下のほとんどの市において運行されている。県もその動向を踏まえて、地域交通についての支援等を講じている。 本市においては、現在市内4町で、コミュニティバスを運行しているが、今後は全市的な運行について、検討する必要がある。 平成21年度において、国と連携し、公共交通活性化総合プログラムを策定することにより、交通体系の構築について具体的方策を検討する。	補助事業	名称	代替バス運行費補助事業 旧町村部コミュニティバス補助事業
		補助率	国 県 その他 1/ 2/ 3 1/
	起債の種類	① ② ③	
事業の目的及び対象	事業概要		
【目的】 既存の公共交通機関の利用促進やコミュニティバスの運行及び運用改善を行うことで、高齢化社会に対応した日常生活の利便性を高める。	運行委託料：H17=25,850千円 H18=26,844千円 H19=27,019千円 H20=28,163千円 路 線：清川町5路線、緒方町7路線、朝地町5路線、大野町6路線 使用料：1人1乗車につき200円（ただし、長谷緒井路停留所をまたぐ区間は300円）小中学生は半額とし、小学生未満は無料		
【対象】 市民	前年度の評価	評価結果に基づき見直した内容	
	E 維持		

4. 予算・決算の状況 (単位：千円)								
財源内訳		H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23～
予 算	国庫支出金							
	県支出金	2,518	2,731	6,758	8,164	3,000	3,000	3,000
	地方債							
	その他	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000
	一般財源	14,332	15,113	11,261	10,999	16,000	16,000	16,000
	計	25,850	26,844	27,019	28,163	28,000	28,000	28,000
決 算	国庫支出金							
	県支出金	2,518	2,731	6,758	8,164			
	地方債							
	その他	9,326	9,273	8,968	8,530			
	一般財源	14,006	14,840	11,293	11,469			
	計	25,850	26,844	27,019	28,163			

5. 実績及び達成目標等			
過去3年間の事業実績と課題			
平成18年度	平成19年度	平成20年度	課題
【実績】 平均乗車人数：2.2人	【実績】 平均乗車人数：2.2人	【実績】 平均乗車人数：2.4人	平均乗車率が低い。

達成目標と前年度までの進捗状況……事業成果の目標となる指標と目標数値											
活動指標	コミュニティバスの運行回数										
効率指標	-										
成果指標	平均乗車人数 (利用者数/運行回数)										単位 人
年度	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	備考				
種別	人数	人数	人数	人数	人数	人数					
目標値			2.2	2.2	2.2	2.2					
実績値			2.2	2.4							
達成率			100.0%	109.1%							
備考											

総合計画／実施計画書 兼 事務事業評価シート

評価対象年度 H20 年度

評価実施年度 H21 年度

担当部局	部局名	企画部
	課室名	企画調整課

6. 前年度の事業評価				評価に関する視点	
事業の 必要性	1 2 3 4 5 低い ← → 高い	評価	4	時代や市民ニーズの変化への対応、事業目的の緊急性、重要性、さらには他の自治体の動向等を踏まえて評価する。	
理由	高齢化の進展、さらには既存のバス事業者による運行の撤退等により、地域住民（清川町、緒方町、朝地町及び大野町）の交通の利便性が低下しているため。 ただし、利用者の低迷が課題としてあげられる。				
行政の 与	1 2 3 4 5 不要 ← → 必要	評価	2	この事業は行政が実施しなければならない事業なのか、民間でサービスを提供できないのか等、民間との役割分担を考慮して評価する。	
理由	都市部においては、民間による運営も可能であり、『運行』と言う部分では民間への委託による事業実施も可能である。 ただし、現状の本市においては考えにくい。				
手段の 妥当性	1 2 3 4 5 低い ← → 高い	評価	2	行政がこの事業を行うこととした場合、事業実施の方法は妥当か、効率的な方法なのか等、外部委託や受益者負担等を含めて評価する。	
理由	利用の有無に関わらず、運行計画書に基づき運行するため、場合によっては乗客が全くない場合もあるため。 したがって、デマンドバス（利用者の呼び出しに応じて、一定地域内を不定期に運行する小型バス）やデマンドタクシーの導入、またボランティア等による運行についても検討する必要がある。なお、平成21年度において、国と連携し、公共交通活性化総合プログラムを策定することにより、交通体系の構築について具体的方策を検討する。				
事業の 効果	1 2 3 4 5 低い ← → 高い	評価	2	事業の効果は上がっているのか、事業は効率的に実施できたのか、事業経費は事業実績と比べてどうか等、費用対効果も含めて評価する。	
理由	本事業により対象地域（4町）住民の移動範囲が広がり、医療機関の受診や買い物などの面で、生活が便利になっているとは言え、現状利用者数が少なく、抜本的な見直しの必要性に迫られている。なお、平成21年度において、国と連携し、公共交通活性化総合プログラムを策定することにより、交通体系の構築について具体的方策を検討する。				
事業の 算	1 2 3 4 5 減額 ← → 増額	評価	3	全ての行政経費の削減が求められる中で、予算を減額できないか、できないのであればその理由はなぜか等、事業経費の面について評価する。	
理由	現在の手法のままでは、さらなる予算を投じたとしても利用者の大幅な増加は見込めないため、現行の予算の範囲内で手法を大幅に転換することが必要である。なお、平成21年度において、国と連携し、公共交通活性化総合プログラムを策定することにより、交通体系の構築について具体的方策を検討し財源の効率化につとめる。				
人 体	1 2 3 4 5 減員 ← → 増員	評価	2	事業経費と同様、職員全体を削減せざるを得ない状況の中で、組織の見直し、グループ制の活用、外部委託等の様々な手法を含めて評価する。	
理由	運行計画表（路線及び時刻表）等、定期的な見直しが必要であるが、デマンドバス、デマンドタクシー事業等を導入した場合は、これらの事務が軽減されるため、減員が可能である。				
事業 規模	A B C D E F 廃止 終了 統合 縮小 維持 拡大	評価	E	今後の事業規模の方向性について、事業の必要性、緊急性、事業経費や担当職員数の増減等を検討し、社会情勢や市民生活への影響等も十分考慮した上で、事業全体としてどのような方向へ進めていくかを総合的に判断する。	
理由	本事業は、費用対効果の面から効率的な事業とは言えないものの、地域住民の交通手段を確保するためには、何らかの対策を講じる必要がある。 したがって、デマンドバス（利用者の呼び出しに応じて、一定地域内を不定期に運行する小型バス）やデマンドタクシーの導入、またボランティア等による等による運行についても検討する必要がある。なお、平成21年度において、国と連携し、公共交通活性化総合プログラムを策定することにより、交通体系の構築について具体的方策を検討する。				
その他、特記事項	事業の内容や事業規模に関する意見、補足説明、事業改善の方向性等、特記すべき事項を記載する。				
<p>コミュニティバス制度は、地域住民の交通手段を確保する上では必要な事業であるが、費用に見合う効果が上がっていないのが現状である。 したがって、全面的に路線を見直すか、現行の方式を廃止し、デマンドバス、デマンドタクシー等の新たな手法を導入しなければ、市民が真に求めるニーズに対応できない状況にある。 したがって、交通体系の整備が喫緊の課題となり、H21年度において、豊後大野市の交通体系の見直しを図るために公共交通活性化総合プログラムの策定に取り組む。</p> <p>【デマンド型運行】…利用者の呼び出しに応じて、一定地域内を不定期に運行する小型バス</p> <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者のいない停留所を通過できることから、運行の効率化に結びつく利点がある。 <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地までの所要時間が利用日によって異なるため、乗ってみるまで目的地到着時間が分からない。 ・事前にバス運行を申し込むシステムでは、予約の連絡に必要な施設や、場合によってはオペレーターの人件費が掛かるため、一般の路線バスに比べて運行経費が高くなる場合がある。 					
部 長	課 長	班 長	担 当 者	内線 E-mail @bungo-ohno.jp	