

会計名			公共施設連絡バス運行管理事業				担当部	経済環境部	
一般会計							担当課	商工課	
款	項	目					課等長名	長谷川 文成	
7	1	1					作成者	加藤 健司	
P L A A N 業 業 概 要	第7次 総合計画	分野 基本施策 施策の内容	都市環境 道路・交通 公共交通の充実						
	目的	市内公共施設等を結ぶ連絡バスを委託運行し、公共施設利用の利便性の向上を目指すとともに、広く一般市民、特に交通弱者と言われる高齢者等の積極的社会参加を促進する。また、環境負荷低減等の観点からも、通勤通学の足としての活用を促進する。				主たる内容	○運行路線 4路線（始発～終着） 東境線（刈谷ハイウェイオアシス～ひまわり） 西境線（洲原温水プール～ひまわり） 小垣江線（小垣江駅～逢妻駅南口） 東刈谷線（半城土町大原～生きがいセンター） ○運行回数 1日8往復 ○利用料金 無料		
	対象者	対象者を特定せず							
	実施方法	全部委託	位置づけ	関連計画					
事業期間	H9～	根拠法令	刈谷市公共施設連絡バス運行事業実施要綱						
B D O 業 業 実 績	20年度実績		21年度実績		22年度実績		23年度計画		
	総利用者数 333,029人		総利用者数 443,615人		総利用者数 491,934人		総利用者数 500,000人		
	運行路線別内訳 東境線 90,630人 西境線 78,070人 小垣江線 91,847人 東刈谷線 72,482人		運行路線別内訳 東境線 107,469人 西境線 114,532人 小垣江線 123,231人 東刈谷線 98,383人		運行路線別内訳 東境線 119,076人 西境線 128,013人 小垣江線 134,380人 東刈谷線 110,465人				
	成果 (できたこと)	平成21年2月にダイヤ改正し、平成20年6月実施の市民アンケートで最も要望の多かった本数を増加するため、バス車両を1路線1台から2台に増車、1日5往復から8往復に増便し、利便性の向上を図った。これにより、平成21年度の利用者は大幅に増加した。その後もこの事業が浸透し、利用者が増加している。							
課題 (できなかったこと)	これまで路線の充実や増便により順調に利用者数を伸ばしてきたが、引き続き増便やバス停まで遠い地区への乗り入れの要望、バス停の屋根やベンチの設置要望に対し検討する必要がある。また、広告収入を得られる方法を検討する。								
指標名称			実績値			目標値			
			20年度	21年度	22年度	23年度	25年度		
年間利用者数			333,029人	443,615人	491,934人	500,000人	520,000人		
他市との比較検証			近隣市では、規模の大小や有料・無料の違いはあるが、各団体がコミュニティバスを運行している。安城市 あんくるバス《10路線 利用料100円》、碧南市 くるくるバス《4路線 利用料無料》、知立市 ミニバス《4路線 利用料100円》、高浜市 いきいき号《5路線 利用料100円》						
C 事業 コスト	総事業コスト	20年度 (決算)	21年度 (決算)	22年度 (決算)	23年度 (予算)	平成22年度 事業費内訳			
	単位：千円			176,361	182,332	11 需用費	191,294 円		
	事業費	91,859	184,441	173,099	178,525	13 委託料	172,907,261 円		
						合計	173,098,555 円		
	財源	特定財源		8,778	0	0			
		一般財源		175,663	173,099	178,525			
	職員人件費			3,262	3,807				
建設事業	全体事業費		0	備考（補助名称等）					
	22年度迄の累積事業費		0						
	24年度以降の事業費見込								

会計名			<b>公共施設連絡バス運行管理事業</b>	担当部	経済環境部
一般会計				担当課	商工課
款	項	目		課等長名	長谷川 文成
7	1	1		作成者	西城戸 真弓

D 内部評価	各視点からの評価		評価の理由・特記事項	内部評価総括	
	必要性	高い	広く一般市民、特に交通弱者と言われる高齢者や障がい者等の積極的社会参加を促進するためにも必要性の高い事業である。 路線の見直しや増便などを改正を重ね、利用者は年々増加している。	この事業の当初からの目的は、「公共施設利用の利便性を図るとともに、広く一般市民、特に交通弱者と言われる高齢者等の積極的社会参加を促進する」ことである。 これに加え、平成21年2月の改正では、通勤・通学にも利用できるよう朝・夕方の便を増やし、1日5往復から8往復とした。自動車からバスや電車等公共交通機関に乗り換えることにより、渋滞の緩和やCO2削減にも効果があると思う。 今後も利用者の増加を図るため、より利用しやすい路線やダイヤの設定、バス停環境の改善などを検討していく。 無料運行に対する是非はあるが、事業の目的に対する成果は利用者の増加であり、無料運行により多くの人に利用してもらうことが重要である。	
	効率性	普通	平成22年度の1人当たりの運行経費は347円であるが、利用者増が事業費に対する1人当たりの運行経費の減少につながるため、今後より一層の利用者の増加が求められる。		
	妥当性	高い	公共施設利用の利便性向上と市民の足となるよう、市内全域をきめ細かく周る形で市の南北と中心部を結ぶ4路線を運行している。民間によるバス運行では採算がとれないため、市による運行が必要である。		
	施策への貢献度	高い	市民の移動手段の確保や、渋滞緩和、低炭素社会の実現に寄与する事業である。		
行政評価委員の総括			評価年月日	平成23年8月4日	
E 外部評価	<p>○ 高齢者の利用が多いので、今のバスの形状ではもっと高齢者が増えたときにどうするのか。</p> <p>○ 交通弱者の社会参画や公共施設利用の増加といった目的が達成されたかどうかについて、細かいデータをとって分析をすることも1つの方法である。バスの形状を判断するときにも、各路線・各便の乗車状況が分れば対策も打ちやすいし判断もできる。現状分析をしっかりとした方が良い。</p> <p>○ 路線ごとに利用者の特性が異なるのであれば、通勤時間帯の便を拡充する、公共施設が開いている時間帯の本数を増やすなどの工夫をすると、使い勝手が良くなり、交通が不便という意見が減る。</p> <p>○ 利用者の費用負担はあってしかるべき。1億8千万円の事業費がかかっており、利用料をどうするかという点で費用対効果をしっかりと分析してほしい。市民の公平性を考えれば100円でも取った方が良いが、弱者には無料チケットを渡す、商店街利用者は優遇するなど、商工課で実施する事業としてそのようなことも検討してほしい。</p> <p>○ ダイヤ変更や小型バスの導入など、運用方法等を変えるときに有料化することが考えられる。それがなくても有料化については検討してほしい。</p> <p>○ 「公共施設連絡バス」という名前は変えた方が良い。ムーバス、くるくるバス、あんくるバス、いきいき号などであれば一般市民でも乗っても良いと分かる。公募でPRを兼ねて行うと良い。</p> <p>○ 委託料だけでなく、バス停の設置工事費用の減価償却費や退職給与引当金も含めた発生コストをしっかりと認識してほしい。</p> <p>○ ムーバスや金沢のバスなどはコミュニティ空間であり、市内の催しなどもPRしていて楽しいものになっている。</p>				