

事業番号	事務事業名		自主運行バス運営事業(政策)					所管課名	交通政策課	所属長名	川本 誠	
	方向性	1	くらしを守る					係・グループ名	交通政策係			
	重点施策	2	移動しやすく便利なまちをつくる					根拠法令等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律			
	施策方針	1	移動しやすい公共交通体系の整備					基本事業				
	会計	01	款	02	項	01	目	12	事業1	事業2	経・臨	予算上の事業名
予算科目	一般会計		総務費		総務管理費		生活交通対策費		003	51	経	自主運行バス運営事業(政策)

1 事務事業の概要

①事業期間	②事業内容(事業概要を簡潔に記載。期間限定複数年度は全体の事業計画を記載)	③開始したきっかけ(いつ頃、どんな経緯で)
☒ 単年度繰返し ☐ 期間限定複数年度 (年度～ 年度) ☐ 単年度のみ	市民の生活交通を維持するため、廿日市地域において自主運行バス(路線定期運行の廿日市さくらバス)の運営を行う。 運賃:大人150円、小児100円の均一運賃	交通不便地域における市民の移動手段の確保、高齢者・障がい者の公共施設へのアクセス向上を図るため、広島県内では初めてのコミュニティバスとして、平成13年5月1日から本格運行を開始した。

2 事務事業の対象・意図・活動・成果指標

主な活動内容	活動指標(活動の規模)	単位	区分	元 年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度
廿日市さくらバスの運営を行う。 年間便数:15,440便(4路線)	→ ア 廿日市さくらバス(佐方・宮内・原ルート、西循環)の便数	便	目標 実績	— 7,863	— 15,450	— 15,440	—	—
	→ イ 廿日市さくらバスの運行負担金	千円	見込 実績	36,000 36,672	57,000 75,976	62,000 75,706		
	→ ウ		目標 実績					
対象(誰、何を対象にしているのか)	対象指標(対象の規模)	単位	区分	元 年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度
廿日市地域で生活する、自家用車等の移動手段を持たない高齢者や学生など	→ ア 廿日市地域の高齢者(70才以上、4月1日現在)	人	見込 実績	— 14,951	— 15,655	— 16,279	—	—
	→ イ 廿日市地域の児童・生徒(7～18才、4月1日現在)	人	見込 実績	— 8,514	— 8,529	— 8,542	—	—
	→ ウ		見込 実績					
意図(対象をどのような状態にしたいのか)	成果指標(意図の達成度)	単位	区分	元 年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度
通学、通院、買物等の日常生活における移動手段を確保する。	→ ア 廿日市さくらバス(佐方・宮内・原ルート、西循環)の利用者数	人	目標 実績	— 120,378	— 108,481	— 111,614	—	—
	→ イ		目標 実績					
	→ ウ		目標 実績					
結果(結びつく施策の意図は何か)	施策の成果指標	単位	区分	元 年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度
公共交通で安全・便利に移動する	→ ア 公共交通で安全、快適、円滑に目的地まで移動できると感じる市民の割合	%	目標 実績	— 71.9	70.0 67.7	71.0 69.3	72.0	73.0
	→ イ		目標 実績					

3 事務事業の予算・コスト概要

年度		平成30年度決算	令和元年度決算	令和2年度決算	令和3年度決算	前年度比	令和4年度(予算)
事業費(A) (円)		35,500,000	36,672,461	75,975,698	75,706,446	-269,252	74,640,000
財源内訳	国庫支出金			8,854,349	2,165,588	-6,688,761	
	県支出金	1,398,000	1,392,000	1,936,000	1,037,000	-899,000	
	市 債					0	
	その他特財					0	
	一般財源	34,102,000	35,280,461	65,185,349	72,503,858	7,318,509	74,640,000
業務延べ時間 (時間)		474	632	632	632	0	
人件費(B) (円)		2,138,000	2,894,000	2,725,000	2,774,000	49,000	
トータルコスト(A+B)		37,638,000	39,566,461	78,700,698	78,480,446	-220,252	74,640,000
主な支出項目			令和3年度決算		備考		
自主運行バス運行負担金(廿日市さくらバス)			57,281,102 円		佐方ルート、宮内ルート、西循環(広島電鉄(株))		
同上			18,425,344 円		原ルート(廿日市交通(株))		
			円				
			円				

事業番号	事務事業名	自主運行バス運営事業(政策)	所管課名	交通政策課
------	-------	----------------	------	-------

4 事務事業の環境変化・住民意見等

① 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか。開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか。	② この事務事業に関するこれまでの改革・改善の取り組み経緯	③ この事務事業に対して、関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が、どの程度寄せられているか。
廿日市地域の生活交通については、民間交通事業者と市が役割分担して維持しているが、以前に比べ、市が担う部分が多くなっている。 高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響等によってバス利用者が減少し、市の財政負担が増加している。	○令和2年3月29日の沿岸部路線再編により ・民間バス路線であった原・川末線を自主運行バス(原ルート)に移管 ・廿日市とくらバスを東・西循環の2系統から、佐方ルート、宮内ルート、西循環の3系統に再編 ○原ルートのタ方便を廿日市市役所前駅からの発車(R3.10.1～)とし、また、上り・下り1便ずつを上川末までルートを延伸(R4.4.1～) ○運行事業者を広島電鉄(株)から地元の交通事業者である、廿日市交通(株)(佐方ルート:R3.10.1～)及び(株)廿日市カープタクシー(宮内ルート、西循環:R4.4.1～)へ変更	バスの運行ルートやダイヤに関して、さらなる利便性を求める声が寄せられている。 特に西循環については、令和2年3月29日の沿岸部路線再編前のルート(阿品台～地御前～市役所(JA広島総合病院)間直通)に戻してほしいという要望が、住民(利用者)や議会から多く上がっている。

5 事業評価(令和 3 年度決算の評価)

目的 妥当性 評価	①政策体系との整合性(この事務事業の目的は市の政策体系に結びついているか。意図することが結果に結びついているか。)		
	☐ 見直し余地がある ☒ 結びついている	理由 説明	廿日市地域における地域公共交通ネットワークの形成に寄与している。
	②市が関与する妥当性(この事業は市が行わなければならないものか。税金を投入して行うべき事業か。住民や地域民間等に任せるとはできないか。)		
有効性 評価	☐ 見直し余地がある ☒ 妥当である	理由 説明	民間バス路線の維持が困難となる中で、市民が安心して暮らしていくため、最低限の移動手段を確保する必要がある。
	③対象・意図の妥当性(事務事業の現状や成果から考えて、対象と意図を見直す余地がないか。)		
	☐ 見直し余地がある ☒ 適切である	理由 説明	市民の日常生活を支えるため、地域内における移動手段の確保と維持に努める必要がある。
効率性 評価	④成果の向上余地(成果向上の余地はないか。成果を向上させる有効な手段はないか。何が原因で成果が向上しないのか。)		
	☒ 向上余地がある ☐ 目標水準に達している	理由 説明	需要が少ない路線については、運行形態(ルート、ダイヤ、車両サイズ)の見直しを検討する。まちづくりの進捗に合わせて路線を見直す必要がある。
	⑤廃止・休止の成果への影響(事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無は。目的を達成するには、この事務事業以外に方法はないか。)		
公平性 評価	☐ 影響がない ☒ 影響がある	理由 説明	自主運行バスがなくなると、移動手段のない高齢者等の生活に不便が生じる。
	⑥類似事業との統合や連携による改善余地(類似事業(市の事業に限らない)はないか。類似事業との統合や連携によって成果をより向上させることはできないか。)		
	☒ 改善余地がある ☐ 改善余地がない	理由 説明	民間バス路線など他の交通機関との役割分担の明確化を図る。
公平性 評価	⑦事業費の削減余地(成果を下げずに仕様や工法の見直し、住民の協力などで事業費を削減できないか。)		
	☒ 削減余地がある ☐ 削減余地がない	理由 説明	需要が少ない路線については、運行形態(ルート、ダイヤ、車両サイズ)の見直しを検討する。
	⑧人件費(延べ業務時間)の削減余地(成果を下げずにやり方の見直しや民間委託などでコスト削減できないか。)		
公平性 評価	☐ 削減余地がある ☒ 削減余地がない	理由 説明	民間の交通事業者が自主運行バスの運行を担うことにより、効果的・効率的な運行を図っている。
	⑨受益機会・費用負担の適正化余地(事業内容が「対象」の全体でなく、一部の受益者に偏っていないか。受益者負担は公平・公正となっているか。)		
	☐ 見直し余地がある ☒ 公平・公正である	理由 説明	運賃(大人150円、小児100円の均一運賃)を支払うことで、誰もが利用できるものであり公平・公正な事業である。

6 事業評価の総括と今後の方向性

①上記の評価結果			②全体総括(振り返り・成果・反省点)・評価結果の根拠																							
A 目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直しの余地有り	令和3年度は、令和2年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響等により、利用者数が低迷し従前と比較して7割程度の利用に止まっている。 令和3年度に、次期地域公共交通計画の策定に向けて、アンケート調査や乗降調査を行ったところであり、アフターコロナを見据えるとともに、各種調査で見えた移動ニーズ、利用実態や、まちづくりの進捗状況を踏まえて、運行の効率化とサービスの向上に取り組む必要がある。																							
B 有効性	☐ 適切	☒ 改善の余地有り																								
C 効率性	☐ 適切	☒ 改善の余地有り																								
D 公平性	☒ 適切	☐ 見直しの余地有り																								
③今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可			④改革改善案による成果・コストの期待効果																							
☐ 拡充 ☒ 現状維持 ☐ 目的再設定 ☒ 改善 ☐ 休止・廃止 ☐ 完了		今後の改革改善案 各種アンケート調査で見えた移動ニーズや利用実態と、まちづくりの進捗状況を踏まえ、路線の再編等の効率化とサービスの向上を図るとともに、利用促進に取り組んでいく。		<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="3">コスト</td></tr><tr><td>削減</td><td>維持</td><td>増加</td></tr><tr><td rowspan="3">成果</td><td>向上</td><td></td><td>○</td><td></td></tr><tr><td>維持</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>低下</td><td></td><td></td><td></td></tr></table> (廃止・休止、完了の場合は記入不要)				コスト			削減	維持	増加	成果	向上		○		維持				低下			
		コスト																								
		削減	維持			増加																				
成果	向上		○																							
	維持																									
	低下																									
⑤改革改善案を実施する上で解決すべき課題																										
人口減少・高齢化に伴う利用対象者の減少により、路線の維持に要する財政支出は今後も増加していくものと考えられる。地域との連携や他分野との共創により公共交通に関する意識啓発及び利用促進を図っていく必要がある。																										