

事業番号	事務事業名	自主運行バス運営事業					所管課名	建設部交通政策課	所属長名	向井 俊二
	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		
予算科目	会計	01	款	02	項	01	目	12 事業1 事業2	経・臨	予算上の事業名
	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80円(※1)の均一運賃 ※1 令和7年2月～	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	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
廿日市さくらバスの運営を行う。 年間便数: 16,206便(4路線)	→ ア 廿日市さくらバス(阿品台・宮内・原・佐方ルート)の便数	便	目標 実績	— 15,416	— 16,206	— 19,465	— —	— —
	→ イ 廿日市さくらバスの運行負担金	千円	見込 実績	74,640 48,297	50,000 48,994	41,561 35,020	45,361 —	— —
	→ 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	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 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	— 16,775	— 17,127	— 17,553	— —	— —
	→ 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	— 8,551	— 8,531	— 8,575	— —	— —
	→ 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	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 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(阿品台・宮内・原・佐方ルート)の利用者数	人	目標 実績	— 131,051	— 155,996	— 185,467	— —	— —
	→ 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	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 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思う市民の割合	%	目標 実績	72.0 70.1	73.0 67.9	74.0 66.3	75.0 —	70.5 —
	→ イ		目標 実績	— —	— —	— —	— —	— —

3 事務事業の予算・コスト概要

年度	令和3年度決算	令和4年度決算	令和5年度決算	令和6年度決算	前年度比	令和7年度(予算)
事業費(A) (円)	75,706,446	48,296,896	48,993,087	35,020,489	-13,972,598	45,361,000
財源内訳	国庫支出金	0	0	0	0	0
	県支出金	1,037,000	3,480,000	3,494,000	723,000	-2,771,000
	市債					260,000
	その他特財	2,997,731	2,904,316	2,458,664	0	0
	一般財源	2,997,731	2,904,316	2,458,664	4,648,723	2,190,059
業務延べ時間 (時間)	632	632	632	632	-13,391,657	5,081,200
人件費(B) (円)	71,671,715	41,912,580	43,040,423	29,648,766	0	0
トータルコスト(A+B)	78,480,446	50,991,896	51,753,087	37,822,489	42,000	45,361,000
主な支出項目		令和6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)		35,020,489 円				
		円				
		円				
		円				

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

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。
・人口減少、少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響などを起因とし、市民生活の移動手段が変化するなど、公共交通を取り巻く環境が変化し、持続可能な公共交通の維持・発展が求められている。 ・令和5年度から市自主運行バスと民間路線バスとの一体的な運行を開始し、市、民間事業者が一体となって市内地域公共交通ネットワークの維持を図っている。	・廿日市さくらバスを含め、市自主運行バス(路線定期運行)全線に、新たなキャッシュレス決済システム(モビリーデイズ)を設置し、利用者の利便性向上を図った。 ・モビリーデイズの導入により、乗降データの収集が可能となり、路線再編検討時の分析の効率化に繋がった。 ・高齢者の外出意欲の促進を目的にモビリーデイズを活用した高齢者運賃割引の実証実験を実施した。 ・小児・障がい者運賃を100円から80円に運賃を改定した。	・令和5年度の再編について、利用しにくくなったとの不満の声は少なく、一定程度の利便性の確保ができたものと考えられる。 ・モビリーデイズの導入については、バスピーに比べ不便といった意見があったが、開発事業者である広島電鉄が不便解消に向けた取り組みを随時開始している。 ・高齢者運賃割引の実証実験でのアンケートでは、外出機会が増加した声があったほか、本格導入を望む声も多く寄せられている。

5 事業評価(令和 6 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ことはできないか。)		
	☐ 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、市民の日常生活を支えるために必要な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。
有効性 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	利用者の利用状況を日々把握・分析し、利用実態に応じ、運行(ルート、ダイヤ、車両サイズ等)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。)		
	☐ 影響がない ☒ 影響がある	理由 説明	自主運行バスは市民生活の移動手段として利用されており、バスがなくなると、高齢者等だけでなく、通勤・通学利用者の生活にも不便が生じる。
	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一体となって市内地域公共交通の維持を図る必要があり、民間事業者と最適な交通ネットワークをめざし、常に改善を検討していく必要がある。
効率性 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。)		
	☐ 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。
公平性 評価	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80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6年度に市自主運行バス全線に新たなキャッシュレス決済システム(モビリーデイズ)の導入及び小児障がい者運賃を大人運賃の半額に運賃改定し、利用者の利便性向上及び利用促進を図ったところである。 引き続き廿日市市公共交通計画及び利便増進実施計画に基づく事業を実施するとともに、利用者ニーズを把握・分析し、市民に必要とされ、誰もが利用しやすい地域公共交通をめざす。	
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	今後の改革改善案 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。 また、モビリーデイズの導入により、柔軟な運賃割引施策も実施可能となったことから、新たな運賃割引施策を検討実施し、利用者の利用促進に取り組んでいく。		
☐ 目的再設定	☒ 改善			
☐ 休止・廃止	☐ 完了			
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。			成果 コスト 削減維持増加 向上○ 維持 低下	
			(廃止・休止、完了の場合は記入不要)	