

1 事業名等(Plan 1)

事業名	公共交通活性化事業					
所属名	企画管理部 地域政策課 地域政策グループ					
第七次総合計画	政策	3	「すみよさ」のあるまちをめざして	分野	3	道路・交通
予算科目	2	1	16	総合交通対策	費	21600
				総合交通対策事業費		
根拠条例・実施要綱・担当部門計画等	高山市地域バス運行事業実施要綱、高山市自家用自動車の有償運送に関する条例、高山市福祉バス運行事業実施要綱					
事業の実施主体	○ 市 市以外→					
事業の実施方法	○ 直営 指定管理 ○ 業務委託 団体等補助 その他→					

2 事業の目的・概要(Plan 2)

目的は対象(何を、誰を対象に)と意図(対象をどういう状態にしたいのか)を、概要は実施手法、手順等を記入

目的	誰のために(対象)	市民のほか観光客を含む不特定多数の公共交通利用者	受益者数	人
目的	対象をどういう状態にしたいのか(意図)	誰もが「自由」に、「簡単」に、「安全」に、「快適」に公共交通を利用することができ、「同様のサービス」を享受できるようにする。		
概要	事業の実施手法、手順	事業者には運行业務を委託し実施(のらマイカー、丹生川荒城線、丹生川すくな号、清見大原・江黒線、国府上宝線)市が直営で運行业務を実施(地域福祉バス(荘川、久々野、朝日、高根、国府、上宝))		
概要	事業始期・終期	始期: 年度から 終期: 年度まで 設定なし ○		
今年度の改善・改革ポイント	前年度の評価結果、指示事項等を踏まえ記入 高山市の公共交通を総合的に見直し、実証運行を実施する			

3 事業費の推移・結果(Do)

区分		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	
区	総合計画計画額(当初)	69,000	69,000	98,627	98,000	98,000	
	総合計画計画額(計画額)	97,000	97,000	98,627	98,000	98,000	
	事業費	100,980	101,317	98,627			
	(計画・予算・見込・決算額)	95,726	95,033				
	財	国庫支出金					
		県支出金	26,453	26,966	18,853		
		地方債	21,433	18,139			
		受益者負担	123	123	123		
	内	繰入	147	141			
		(雑入)					
一般財源		74,404	74,228	79,651			
		74,146	76,753				
H17国勢調査	96,231人 32,174世帯	※コスト→行政活動の単位当たり経費算出、変動を経年比較により、効率性評価					
コスト	受益者負担率(受益者負担/事業費) 単位 %	0.15	0.15				
コスト	市民1人当たりコスト(事業費/H17人口) 単位 円/人	995	988				
コスト	1世帯当たりコスト(事業費/H17世帯) 単位 円/世帯	2,975	2,954				
コスト	受益者1人当たりコスト(事業費/指標) 単位 円/人						
コスト	その他(空欄にコスト指標名記入、事業費をベースとして単位当たりコストを算出) 単位 円/人						

【成果面】

活動・成果指標	活動指標	投入した行政資源を使い、どんな活動を行ったか、どのようなサービスを市民に提供したかを表す指標	指標名	資料・出展							単位	回
				算出式	会議開催数	回	回	回	回	回		
活動	目標値		公共交通会議開催									
	実績値											
	達成率											
	活動の方向											→
成果	目標値		利用者数									
	実績値											
	達成率											
	成果の方向											↑

4 分析・評価(Check)

①事業の目的評価(事業の目的・概要に対する妥当性から事業の必要性を評価)

(現状及び判定理由) 地域公共交通は、市民の自立した生活を支える社会基盤の一つであることから、市民がどこに住んでいても、通勤、通学、通院、買物といった基本的な日常生活を送るために必要な移動ができるようにする。また、市民以外にも、観光客をはじめとした高山市を訪れる人々の移動ニーズに応えることができるよう、利便性の高い公共交通を整備し、高山市の活性化に寄与する。

目的評価
A:非常に高い
B:高い
C:低い
D:非常に低い
A

②コスト面評価(事業費の推移、コスト指標の結果からコスト面を評価)

該当項目「1」入力(注 平成20年度から平成22年度第一四半期までの推移から判断)

減少	維持	1	増加
----	----	---	----

(判定理由) 利用者数の推移と運動して、運賃収入も横ばいとなっている。

③成果面評価(活動指標・成果指標から成果面を評価)

該当項目「1」入力(注 平成20年度から平成22年度第一四半期までの推移から判断)

拡大	維持	1	減少
----	----	---	----

(判定理由) 利用者数が増加している地域と減少している地域があるが、市全体の利用者数の推移は横ばいとなっている。

コスト・成果ポジション
E
第3水準

目的評価「A・B」かつコスト・成果「第1水準」	→ I 「良い」	良好な水準を維持
目的評価「A・B」かつコスト・成果「第2水準」	→ II 「やや良い」	「I」の水準に向けた改善が必要
目的評価「A・B」かつコスト・成果「第3水準」	→ III 「普通」	「II」の水準に向けた改善が必要
目的評価「A・B」かつコスト・成果「第4水準」	→ IV 「やや良くない」	「III」の水準に向けた改善が必要
目的評価「C・D」もしくはコスト・成果「第5水準」	→ V 「良くない」	「IV」の水準に向けた改善もしくは事業の休止、廃止などの検討が必要

分析・評価(Check)により明らかになった課題・問題点

バス運行委託料にかかる運行経費は固定であるため、運賃収入に応じて委託料が増減する(委託料=運行経費-運賃収入)。公共交通にかかる経費を抑え、将来的に維持していくためには、利用者数を増やし、運賃収入を増加させる必要がある。

5 今後の方向性(Action)

評価結果に対する改善提案(下記チェック)

現状維持 ■ 改善・継続 ■ 終期設定 ■ 休止 ■ 廃止 ■ 完了 ■

市民や観光客の移動ニーズを満たした上で、効率的で低コストな公共交通を整備する。

活動の方針

次年度の実施方針
公共交通の総合的な見直しを行い、今年度より実証運行を開始するが、より効率性や利便性を高めるために評価・検証を行い、見直しを行う。

一次評価 主管課

評価区分
III

判断の理由
利用者数を増加させることで事業費を抑えることができるため、見直しを行い利便性の向上を図る必要がある。

総合評価

コスト	成果	評価区分
高	高	III

判断の理由等
「II」以上の水準に向けた改善が必要
急速に進展する高齢化により、公共交通の重要性は今後ますます高まってくると考えられる。そのため、地域公共交通総合連携計画及びそれに基づく運行計画によって、利用者が増加し、ある程度の運賃収入も期待できる持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。