

事務事業名	6888 交通対策事務費													
担当組織	市民生活部 防犯くらし交通課										担当	交通担当		
組織コード	R2	13	06	00	会計・款・項・目・大事業・中事業	R2	01	02	01	12	01	01	記入日	令和 2年 6月19日
	R1	13	06	00		R1	01	02	01	12	01	01		

1. 事務事業の概要

総合振興計画上の位置づけ													実施計画候補	
基本目標	05	快適で過ごしやすいまち										● 対象 ○ 対象外		
分野	08	公共交通												
施策	64	地域公共交通網の充実												
事業期間	平成23年度～令和2年度													
根拠法令通達等	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）							関連計画 施政方針						
事業区分	○ 法定受託事務 ○ 自治事務のうち義務的なもの ● 自治事務のうち任意のもの													
対象	市民、交通事業者													
事業目的	市内の公共交通体系の円滑化を図るため、鉄道事業者や路線バス事業者等に対する要望等の連絡調整を行う。交通バリアフリー化に向けて、事業者と協力した取り組みを進めていく。													
事業内容	路線バスへのノンステップバス導入でのバリアフリー化支援、市の東西公共交通の根幹を成す路線バス運行維持に対する事業者への支援によるバス路線の運行維持を図る。また、鉄道事業者へJR埼京線の電車の増発や快速電車の増便を要望し、鉄道事業者が実施する駅のバリアフリー化への支援を検討する。													
実施主体	■ 市による単独直営 □ 委託 (□ 3セク・財団 □ 企業 □ 市民・NPO) ■ 協働・協力 (交通事業者)													

2. 実施結果

事業の 予算・実績	事業内容		令和元年度 執行額(千円)	令和2年度 予算額(千円)	令和3年度 計画額(千円)	令和4年度 計画額(千円)	令和5年度 計画額(千円)
	公共交通対策						
	事業費		25,025	25,168	23,162	25,082	250,820
	財源内訳	国庫支出金	0	0	0	0	0
		県支出金	0	1,000	1,000	1,000	1,000
		起債	0	0	0	0	0
		その他	0	0	0	0	0
		一般財源	25,025	24,168	22,162	24,082	249,820
	人件費		3,424	3,766.4	3,766.4	3,766.4	3,766.4
	投入 人員	常勤職員	0.5人	0.55人	0.55人	0.55人	0.55人
非常勤職員		0人	0人	0人	0人	0人	
事業費+人件費		28,449	28,934	26,928	28,848	254,586	
目標達成 状況	指標名		単位	説明・算定式	H30目標 H30実績	R1目標 R1実績	R2目標 R2実績
	活動①	ノンステップバス導入補助	件	補助金交付件数	1	1	1
	活動②	JR東日本大宮支社への要望事項	数	直接要望事項の数	1	1	-
	成果①	ノンステップバス導入台数	台	導入台数	9	9	3
	成果②	JR東日本大宮支社への要望事項 に対する対応	数	要望事項への対応数	3	3	-
					2	2	2
目標達成 状況 の分析		B: 活動・成果のいずれかを達成した。 <判断理由> 路線バスについて、目標どおり2台のノンステップバスが新規導入された。鉄道事業者への要望については、要望事項数の目標は達成されていないが、市内3駅の終電延長、増便等による混雑解消、駅のホームドアの設置の3点に絞って要望を行った。要望の中で終電延長が実現しているが、小幅なものであり、引き続き要望する。ホームドアについては埼京線が2020年度以降に設置対象となったが、補助金を要望されているため、周辺自治体の動向を踏まえ検討していく。					

3. 評価結果

施策への貢献度	評価結果			施策の目標達成に向けて貢献しているか。
	29年度	30年度	1年度	B：施策の目標達成に貢献している。
	B	B	B	<判断理由> 路線バスについては、路線を維持することで市民の移動手段を確保し、ノンステップバスの導入により、バリアフリーに対応するものである。また、JR東日本への要望は鉄道の安全性、利便性を向上させるものであることから、施策の目標達成に貢献するものである。
経費水準	評価結果			事業費・人件費の水準は適正か。
	29年度	30年度	1年度	B：経費は適正な範囲である。
	B	B	B	<判断理由> ノンステップバス導入に係る補助金は、国・県による補助金と協調する形で補助金を交付するものである。また、路線バスの運行維持に係る補助金は協議の上で決定した予算額を継続しており、経費水準は適正な範囲と言える。
事業手法	評価結果			事業手法は適正か。
	29年度	30年度	1年度	B：事業手法は適正な内容である。
	B	B	B	<判断理由> 補助対象としている路線バスの運行は赤字となっており、路線の維持やバリアフリー促進のためには補助金の交付が必要であることから、この事業手法は適正な内容である。
受益・負担の公平性	評価結果			受益の公平性と負担の適正化は図られているか。
	29年度	30年度	1年度	B：受益・負担は適正な範囲である。
	B	B	B	<判断理由> 路線バスは多くの市民が利用する機会があり、その路線を維持するための受益と負担の公平性は適正な範囲である。

4. 令和元年度中に実施した見直し内容

見直し内容	JR東日本への要望については、全庁的に要望事項を照会し、改めて要望内容の精査を行った。
見直しの効果	要望を通じて、JR東日本と関係する問題を共有することができた。

5. 今後の方針

事業の方向性	<input checked="" type="radio"/> 1現状で継続 <input type="radio"/> 2拡大して継続 <input type="radio"/> 3縮小して継続 <input type="radio"/> 4他事業と統合 <input type="radio"/> 5休止 <input type="radio"/> 6その他見直し <input type="radio"/> 令和3年度で終了 <input type="radio"/> 令和2年度で終了 <input type="radio"/> 令和元年度で終了
	<判断理由> 路線バスの運行維持に係る補助金は、赤字額に対して、予算の範囲内で補助金交付するものである。今後も運行事業者の収支を注視しながら、現状で継続していく。 ノンステップバスの導入に係る補助金は、国・県と歩調を合わせながら補助金を交付していく。 JR東日本への要望は、埼京線の終電延長やホームドアの設置を継続して要望していく。
今後の取組方針	ノンステップバス導入補助金については、今後とも国・県と歩調を合わせて導入促進に努める。 路線バスの運行維持に係る補助金は、市内東西の移動手段を確保するため、今後も継続して補助を行う必要がある。 JR東日本への要望は、埼京線の終電延長やホームドアの設置の実現に向け、今後も継続して要望していく。

事務事業名	6986 コミュニティバス運行事業													
担当組織	市民生活部 防犯くらし交通課								担当	交通担当				
組織コード	R2	13	06	00	会計・款・項・目・大事業・中事業	R2	01	02	01	12	02	01	記入日	令和 2年 6月 8日
	R1	13	06	00		R1	01	02	01	12	02	01		

1. 事務事業の概要

総合振興計画上の位置づけ		実施計画候補
基本目標	05 快適で過ごしやすいまち	● 対象 ○ 対象外
分野	08 公共交通	
施策	64 地域公共交通網の充実	
事業期間	平成11年度～令和2年度	
根拠法令 通達等	関連計画 施政方針	
事業区分	<input type="radio"/> 法定受託事務 <input type="radio"/> 自治事務のうち義務的なもの <input checked="" type="radio"/> 自治事務のうち任意のもの	
対象	コミュニティバス利用者	
事業目的	市内を5つの路線（喜沢・川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環）でカバーし、交通弱者やバスアクセス不便地域を緩和する。	
事業内容	駅や病院、公共施設等を結び、使いやすく安心して利用できる市内循環バスの運行	
実施主体	<input checked="" type="checkbox"/> 市による単独直営 <input checked="" type="checkbox"/> 委託 (<input type="checkbox"/> 3セク・財団 <input checked="" type="checkbox"/> 企業 <input type="checkbox"/> 市民・NPO) <input type="checkbox"/> 協働・協力 ()	

2. 実施結果

事業の 予算・実績	事業内容		令和元年度 執行額(千円)	令和2年度 予算額(千円)	令和3年度 計画額(千円)	令和4年度 計画額(千円)	令和5年度 計画額(千円)
	事業費		103,509	102,384	129,446	119,358	119,358
	財源内訳	国庫支出金	0	0	0	0	0
		県支出金	0	0	0	0	0
		起債	0	0	0	0	0
		その他	0	0	0	0	0
	一般財源		103,509	102,384	129,446	119,358	119,358
	人件費		2,054.4	2,396.8	2,396.8	2,396.8	2,396.8
	投入 人員	常勤職員	0.3人	0.35人	0.35人	0.35人	0.35人
		非常勤職員	0人	0人	0人	0人	0人
事業費+人件費		105,563	104,781	131,843	121,755	121,755	
目標達成 状況	指標名		単位	説明・算定式	H30目標 H30実績	R1目標 R1実績	R2目標 R2実績
	活動①	運行日数	日	年間の運行日数	359	359	359
					359	359	-
	成果①	利用人数	人	年間の延べ利用者数	320,000	330,000	198,000
					369,598	367,996	-
	成果②						
目標達成 状況 の分析		A：活動・成果ともに達成した。 <判断理由> 運行日数については、年末年始の定期運休日以外は災害などの影響による臨時運休もなく、年間の運行日数の目標値を達成することができ、利用人数についても目標を達成した。なお、令和2年度の利用人数については、新型コロナウイルスの影響を鑑みて40%の減少を見込んだ。					

3. 評価結果

施策への貢献度	評価結果			施策の目標達成に向けて貢献しているか。
	29年度	30年度	1年度	B：施策の目標達成に貢献している。
	B	B	B	<判断理由> 路線バスでは補足カバーしきれない地域を5路線が運行することで、ほぼ市内全域における交通弱者の解消に資するものであり、施策の目標達成に貢献していると考えられる。
経費水準	評価結果			事業費・人件費の水準は適正か。
	29年度	30年度	1年度	C：経費の一部に見直しが必要である。
	C	C	C	<判断理由> 運行収支の赤字分に対して補助金を交付しているが、路線ごとの収支、補助割合に開きがあり、全体としても補助割合が大きいため、利便性の向上に向けた見直しを実施していく。
事業手法	評価結果			事業手法は適正か。
	29年度	30年度	1年度	B：事業手法は適正な内容である。
	B	B	B	<判断理由> 路線バスではカバーしきれない地域をコミュニティバスによって補完できており、また、民間事業者により安定的な運行を保っていることから、事業手法は適正であると考えられる。
受益・負担の公平性	評価結果			受益の公平性と負担の適正化は図られているか。
	29年度	30年度	1年度	C：受益・負担の一部に見直しが必要である。
	C	C	C	<判断理由> 交通弱者の利便性向上やバスアクセスの不便地域解消のための事業ではあるが、料金が低廉であるため、補助金による補填は大きく、受益と負担の公平性の観点から見直しの検討を行う。

4. 令和元年度中に実施した見直し内容

見直し内容	コミュニティバスの利用実態や利用者ニーズを把握し、今後のコミュニティバス運行の見直しの基礎資料とするため、コミュニティバス全5路線の乗客に対し、アンケートへの協力を依頼した。 また、南西循環について渋滞箇所迂回及び16時台の運行のための運行ルート及びダイヤの変更を実施した。
見直しの効果	アンケートの結果、運行について良好な意見が多い反面、増便や逆回り経路の要望が多かった。今後の課題としては、利用者へのアンケートだったため今後は未利用者のニーズの掘り起こしのため別途アンケートをする必要がある。 また、南西循環について渋滞箇所を迂回することで定期運行が可能となり、16時台の運行も開始され、順調に運行している。

5. 今後の方針

事業の方向性	<input checked="" type="radio"/> 1現状で継続 <input type="radio"/> 2拡大して継続 <input type="radio"/> 3縮小して継続 <input type="radio"/> 4他事業と統合 <input type="radio"/> 5休止 <input type="radio"/> 6その他見直し <input type="radio"/> 令和3年度で終了 <input type="radio"/> 令和2年度で終了 <input type="radio"/> 令和元年度で終了
	<判断理由> 現在の5路線によって、市内のほぼ全域をカバーできていることから、現状の運行体制を維持していく。今後とも各路線の運行状況を注視しながら、適宜見直しを行い、安定的なバス運行に努める。
今後の取組方針	当面、現在の5路線を維持しながら、安全かつ安定的な運行に努める。 また、定期的にバスの利用状況を調査し、利便性の向上に向けた見直しを実施するとともに、バス車両については経年劣化に備え計画的な整備を実施していく。