

事務事業名		市民バス等運行事業		会計		一般会計		実施区分			
H28担当課等名		リニア推進課		H28係等名		公共交通係		H27係等名		公共交通係	
基本計画上の位置づけ		政策		4		暮らしと生命を守る安全安心で快適なまちづくり		事業種別		政策	
		施策		44		交通機関と道路の充実		開始		10	
								終了			
目的	対象(誰・何を)	市民、来訪者		対象指標	指標名及び単位		27年度数値				
	意図(どういう状態にするか)	地域公共交通の利用ができる			飯田市の人口(単位:人)		101743				
	向上させたい上位施策の成果指標	市内の移動に不便を感じる市民の割合(交通機関)(%)									
目標	種別	指標名及び単位		27年度計画	27年度実績	28年度計画	28年度見込み	備考(指標変更など)			
	成果指標	路線バスの全体利用者数(単位:人)		328852	371679	308307	-				
	成果指標	乗合タクシーの全体利用者数(単位:人)		25322	24634	20693	-				
定性目標											
事業概要	<p>1 多様な主体(市民、交通事業者、行政等)で構成される「飯田市地域公共交通改善市民会議」(協議会)による地域の公共交通の改善検討、及び広域連合、他町村との連携による南信州地域の公共交通のあり方検討</p> <p>2 運行支援(運行欠損額補てん)</p> <p>(1)バス:循環線、大休線、三穂線、千代線、久堅線、遠山郷線、平岡線、駒場線、阿島線</p> <p>(2)乗合タクシー:竜東線、三穂線、川路線、かざこし線、上市田線、遠山地域5路線、平岡線、八重河内線、遠山郷高校通学支援線</p> <p>3 公共交通再編検討</p> <p>4 利用促進事業</p> <p>(1)バス(JR飯田線含む)、乗合タクシー(地区別、路線別)時刻表の作成、配布</p> <p>(2)まちづくり委員会、地区民協等との連携 等</p>										
	事業内容				名称				活動指標		
27年度事業内容	1 「地域公共交通改善市民会議」(協議会)による地域公共交通の改善検討				1(1)協議会開催数				1(1)2回		
	2 運行支援(運行欠損額補てん)				1(2)部会等開催数				1(2)7回		
	(1)バス				2(1)バス路線数				2(1)9路線		
	(2)乗合タクシー				2(2)乗合タクシー路線数				2(2)13路線		
	(3)バス利用者数				2(3)バス利用者数				2(3)371,679人		
	(4)乗合タクシー利用者数				[H26比]				[107%]		
	3 利用促進事業				2(4)乗合タクシー利用者数				2(4)24,634人		
	(1)バス時刻表、乗合タクシー地区別時刻表・路線別時刻表の作成配布				[H26比]				[98%]		
	(2)地区民協、高齢者集まり等への出張PR				3(1)時刻表作成数				3(1)88,340部		
					3(2)出張回数				3(2)8回		
事業コスト		26年度決算額	27年度予算額	27年度決算額	28年度予算額	特定財源内訳、補足					
事業費計(千円)①		95,042	99,038	93,860	98,917	(地)過疎対策(充当率100%)					
国庫支出金						(そ)財産収入					
県支出金											
起債		26,000	34,120	34,000	34,400						
その他		3,735	4,450	3,922	5,382						
一般財源		65,307	60,468	55,938	59,135						
人件費計(千円)②		10,728		16,450							
正規職員所要時間		3,000		4,600							
臨時職員所要時間											
総事業費①+②		105,770	99,038	110,310	98,917						
事業内容・目標達成状況の振り返り		バス運賃見直し、高校通学に適したダイヤ改正などにより、バスの利用者は増加している(前年対比:バス107.5%)。毎年利用者が増加していた乗合タクシーは前年度比98%の24,634人とどまった。乗合タクシーの周知を一層行い、新たな利用者を獲得し、利用者数の増加を図る。									
改革改善の考え方	①問題点	阿島線、駒場線、遠山郷線の利用者は運賃見直しなどにより順調に増加しているが、久堅線、千代線、三穂線といった朝夕2便/日のみのバス路線の利用者増には限界がある。									
	②改革提案	久堅線、千代線、三穂線については、乗合タクシーとの連携、調整などにより、中山間地域の運行の最適化を検討する必要がある。また、リニア駅からの二次交通のあり方についても具体的な検討を開始する。									