

事務事業名		市民バス等運行事業				会計	一般会計	実施区分	継続
		事業種別		政策	開始	10	終了		
H29作成課等名		リニア推進課		H29係等名	公共交通係		H28担当課等名 リニア推進課		
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					
		施策	44	交通機関と道路の充実					
目的	対象(誰・何を)	市民、来訪者				対象指標	指標名及び単位		28年度数値
	意図(どうい状態にするか)	地域公共交通の利用ができる					飯田市の人口(単位:人)		100957
	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年度実績	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	369284	
	成果指標	乗合タクシーの全体利用者数(単位:人)			25322	24634	20693	23920	
	定性目標								
事業概要	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								
	2 運行支援(運行欠損額補てん)								
	(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								
	(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								
	3 公共交通再編検討								
	4 利用促進事業								
	(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								
	(2)まちづくり委員会、地区民協等との連携 等								
28年度事業内容	事業内容					名称		活動指標	
	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)10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)14路線	
	(3)バス利用者数					2(3)バス利用者数		2(3)369,284人	
	(4)乗合タクシー利用者数					2(4)乗合タクシー利用者数		2(4)23,920人	
	(5)座光寺・上郷下段 乗合タクシーの試行運行【新】					2(5)1便当たり利用者数		2(5)1.9人	
	3 利用促進事業					3(1)時刻表作成数		3(1)88,990部	
	(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					3(2)調査回数		3(2)16回	
	(2)バス乗降調査(職場体験、運行変更に伴う調査)					3(3)出張回数		3(3)7回	
	(3)地区民協、高齢者集まり等への出張PR								
事業コスト		27年度決算額	28年度予算額	28年度決算額	29年度繰越額	特定財源内訳、補足			
事業費計(千円)①		93,860	98,917	93,886	0	(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		34,000	33,600	33,600					
その他		3,922	5,382	6,091					
一般財源		55,938	59,935	54,195					
人件費計(千円)②		16,450	0	10,728	0				
正規職員所要時間		4,600		3,000					
臨時職員所要時間									
総事業費①+②		110,310	98,917	104,614	0				
事業内容・目標達成状況の振り返り		駒場線・久堅線を除き、バスの利用者は減少している(前年対比:バス99.4%)。乗合タクシーは前年度比97.1%の23,920人にとどまった。引き続き、乗合タクシーの周知を行い、新たな利用者を獲得し、利用者数の増加を図る。試行運行した座光寺上郷線について、利用促進を行い、平成29年度も試行運行を行う。							
改革改善の考え方	①問題点	駒場線は順調に増加しているが、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は大幅に減少している。							
	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平成29年度から開始する。							