

令和7年度 事務事業マネジメントシート		段階： 令和6年度実施事業に係る事務事業評価					10045	乗合タクシー運行事業				都市構想部	総合交通政策課
1 事業概要		中事業番号		1608								所属コード	331500
政策体系		SDGs	広域事業	総合戦略	セーフ	2025	2030	2040	2050	D X推進	手段	意図（目的）	
大綱（取組）	V「暮らしやすいまちの未来」	11.2 11.7		4-3		○	○	○	○	○	各交通事業者との調整による役割の明確化を図り、バス路線の再編等も踏まえ、郊外部を中心に新たな公共交通手段としてデ マンド型乗合タクシー運行を行う。	交通不便地域を把握するとともに、交通の利便性向上に向けた取り組みを通じて、すべての人が安心して円滑に移動できる持続可能な公共交通体系の構築（SDGsゴールターゲット11.2）を目指す。	
施策	3 すべての人が安心して円滑に移動できるまち												

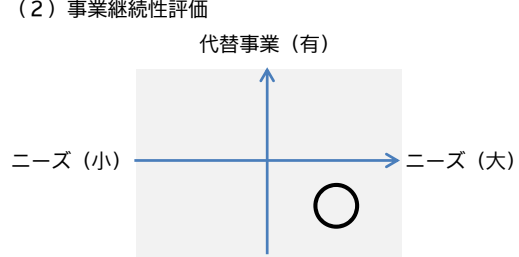
事業開始時周辺環境（背景）		現状周辺環境				今後周辺環境（予測）					住民意向分析		
自家用車の普及に伴いバスやタクシーなどの公共交通機関の利用が減少してきているが、一方では、高齢社会の到来により、公共交通の利便性向上が求められている。		公共交通としての路線バスを取り巻く環境は、少子高齢社会の進展により、利用者が郊外部を中心に減少し、さらに、ドライバー不足の深刻化、物価高騰、2024年問題などにより厳しい状況が続いている。こうした状況は、今後、郊外部に限らず、市街地などにも拡大するおそれがある。このため、現在、自主運行されるバス路線も、将来的に収入欠損が発生する蓋然性が高く、補助路線化に加え、他の交通モードへの転換も視野に検討する必要がある。				少子高齢化社会の進展などの社会構造の変化に内在する問題として交通空白地の複雑多様化が予測される。こうした状況に適切に対応した地域の生活の足を確保するため、路線バス等の既存の公共交通に代わる新たな交通モードの検討と合わせて、乗合タクシーについても、制度の見直し、柔軟な運行方法の導入などの検討が必要となる。					地区懇談会等における住民からの意見には、少子高齢社会が進展し、既存の公共交通の維持が一段と厳しくなる状況に対する危機感や将来的な不安の声が多い。また、こうした状況への具体策として、乗合タクシーの目的地の多様化など、高齢者の生活上の移動手段の充実に関する意見が多く聞かれる。また、運賃の無料化や効率的な路線の運行など、既存の路線バスに対する要望なども多い。		

2 事業進捗等（指標等推移）			まちづくり基本指針五次実施計画		まちづくり基本指針六次実施計画		まちづくり基本指針七次実施計画		まちづくり基本指針八次実施計画		次期実施計画		次期実施計画		まちづくり基本指針	
指標名	指標名	単位	2022年度（令和4年度）		2023年度（令和5年度）		2024年度（令和6年度）		2025年度（令和7年度）		2026年度（令和8年度）		2027年度		2028年度	
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	計画	中間指標 2021年度	最終指標 2025年度
対象指標	導入地区人口	人		93,689		97,091		95,862								
活動指標①	地区懇談会開催回数	回	4	4	4	6	5	6	5		5		5	5		
活動指標②	運行事業者懇談会開催回数	回		2	3	3	5	3	5		5		5	5		
活動指標③																
成果指標①	導入地区数	地区	10	10	10	10	10	10	11		11		11	11	8	10
成果指標②	利用者数	人	7,000	9,611	9,500	10,775	11,500	10,857	11,700		12,000		12,000	12,000	1,600	7,000
成果指標③	運行便数	便					17,702	6,980	17,702		17,702		17,702	17,702		
単位コスト（総コストから算出）	利用者1人あたり導入のコスト	千円		3		3		3	3		3		3	3		
単位コスト（所要一般財源から算出）	利用者1人あたり導入のコスト	千円		3		3		3	3		3		3	3		
事業費		千円		23,795		25,975		25,592	31,043		35,000		35,000	35,000		
人件費		千円		6,852		5,153		5,007	5,153		5,153		5,153	5,153		
歳出計（総事業費）		千円		30,647		31,128		30,599	36,196		40,153		40,153	40,153		
国・県支出金		千円														
市債		千円														
受益者負担金（使用料、負担金等）		千円														
その他		千円														
一般財源等		千円		30,647		31,128		30,599	36,196		40,153		40,153	40,153		
歳入計		千円		30,647		31,128		30,599	36,196		40,153		40,153	40,153		
		実計区分	評価結果	継続	継続	継続	継続	継続		拡充						

活動指標分析結果		成果指標分析結果		総事業費（事業費・人件費）分析結果	
「地区懇談会開催回数」については、通常運行に関する実績報告・意見交換のための懇談会を開催するとともに、より多くの意見や要望を収集するため、導入後2年が経過した地区（片平・中田）での開催により、実績が計画を上回った。「運行事業者懇談会開催回数」については、全地区の事業者を対象とした運行状況、運行計画等の説明及び意見交換を行った。指標を5回と計画したが、新規導入地区や大きな運行の変更等もなかったことから、前年同様3回の実施となった。		「導入地区数」については、郊外部に導入が完了した10地区の運行を継続した。「利用者数」については、各地区における懇談会、チラシの配布及び回覧等により、実施地区の利用者へ周知等を行った結果、令和5年度10,775人から令和6年度10,857人と微増した。「運行便数」については、令和6年度6,980便と計画値17,702便には届かなかった。運行の推進を図るため、地域懇談会等での意見を集約し、適宜、可能な範囲での乗降地見直し等を行い、利用しやすい運行を計画するとともに、利用者の少ない実施地区でのPR等が必要である。		【事業費】 令和5年度に対し令和6年度は、運行対象地区の増減はなく、利用者数の微増により安定した運行を実施した。このため、令和5年度25,975千円から令和6年度25,592千円と前年同等に推移している。	
				【人件費】 令和5年度の5,153千円から令和6年度の5,007千円と微減している。これは、事業運用のノウハウが蓄積されてきたことが主な要因と考えられる。	

3 一次評価（部局内評価）

(1) 事業手法評価		
1 規模・方法の妥当性		3
2 公平性		4
3 効率性		4
4 活動指標（活動達成度）		4
5 成果指標（目的達成度）		4



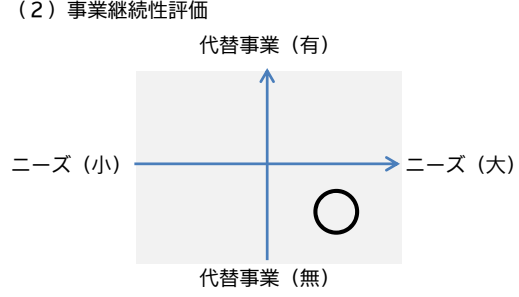
継続	一次評価コメント
本事業は運行エリア全域において自宅から利用できるため、高齢者や今までバス停から遠くに居住している方にとって、利便性の高い交通手段として利用されている。今後、高齢化社会に伴う免許返納者の増加、交通空白地の概念の多様化などにより、潜在的なニーズが高まっていくと予想される。このため、地域住民や利用者のニーズ把握、目的地の対象となる施設等の拡充、運行方法の見直しなど、移動を取り巻く環境に対応した制度とすることで、利用者を増やし、効率的な運行に努めていく。併せて、事業の推進を図るためホームページや町内会への回覧等によるPR活動も行っていく。 また、令和6年度からは東部地区の交通空白地解消を図るため、調査及び実証実験を進めている。	

5レス	カウンターレス	キャッシュレス	ペーパーレス	ファイルレス	ムーブレス （会議レス）

気候変動対応	D X （デジタル市役所）	部局間協奏
○		○

4 二次評価

(1) 事業手法評価		
1 規模・方法の妥当性		3
2 公平性		4
3 効率性		4
4 活動指標（活動達成度）		4
5 成果指標（目的達成度）		4



継続	二次評価コメント
令和6年度においては、利用者数が前年度の10,775人から10,857人へ微増し、地区懇談会開催回数も計画の5回を超え6回実施するなど、事業の運営が安定していることが認められる。 一方で、高齢化社会の進展に伴い、免許返納者が増加することを考慮すると、公共交通の需要はますます増加するものと思われる。そのため、今後においても地区懇談会を通じた意見収集や柔軟な運行ダイヤ見直しなどを行うなど、交通空白地に対する効果的なアプローチを実施していく必要がある。 本事業の継続は地域住民の生活の質の向上に寄与すると考えられるため、今後においても継続して事業を実施する。	

(参考) 令和6年度カイゼンのための行動計画