

課コード	001702	作成日	平成20年5月19日
所属名	商業政策課	作成者	松尾伸司

政策名(上位目的)
魅力ある都心づくり
目の名称
商業政策推進費

計画コード	分野	部	課	施策・事務事業	
	款	項	目	事項	
科目コード	31	31	20	40	
(旧科目コード)	31	31	20	07	05
	31	31	20	07	10

事業名			戦略性
まちなか回遊性促進事業			
事業概要			
目的	(対象、意図、求められる結果)	開始年度	終了予定年度
中心市街地を安全で気軽に移動する利便性を確保するため、中心市街地を循環するバス「く・る・る」を運行し、来街者・居住者の回遊を促進させる。この運行に要する経費の一部を助成する。		平成 14 年	平成 年
活動内容			
【循環まちバス「く・る・る」の運行】 ・実施主体 浜松市 ・運行主体 遠州鉄道株式会社(道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業免許を有する運送事業者) ・東西南の3ルートで運行 運行時間 午前10時～午後7時 運行間隔 (東西ループ)15分 (南ループ)30分 運行便数 (東西ループ)各35便/日 (南ループ)18便/日 使用台数 (東西ループ)各2台 予備各1台 (南ループ)1台 予備1台 合計8台(うち予備3台) 運賃形態 1乗車 大人100円 子供50円(小学生) 1日乗車券 大人200円 子供100円(小学生)			
事業の性格分類		実施根拠(法令、条例等)	新市建設計画事業 ワークショップ提案事業
義務的事業	任意的事業	浜松市循環まちバス運行事業費補助金交付要綱	
事業運営方法			
直営	一部委託	全部委託	補助等

		H17年度決算	H18年度決算	H19年度最終予算	H20年度当初予算	H21年度計画額	H22年度計画額	前期4年間計
事業費(千円)		33,945	35,500	48,000	48,300			
財源内訳	国庫支出金							
	県支出金							
	市債							
	受益者負担分(使用料等)							
	その他							
一般財源		33,945	35,500	48,000	48,300			
人件費		8,000	8,000	4,800	2,400			
内訳	人工	1.0	1.0	0.6	0.3			
	単価	8,000	8,000	8,000	8,000			
計	年間経費	41,945	43,500	52,800	50,700			
	受益者負担率	0	0	0	0			

性質別内訳		人件費	扶助費	公債費	物件費	維持補修	補助費等	積立金	投資及び出資金	貸付金	繰出金	投資の経費	公営企業
平成18	8,000				2,500		33,000						
19	4,800						48,000						
20	2,400				300		48,000						

定量評価							
指標1		単位	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度
循環まちバスの利用者数	目標	人	240,000	269,000	276,000	282,000	289,000
	実績	人	238,722	297,464			
年間経費(事業費・人件費の合計)		千円	43,500	52,800	50,700		
単位当たり経費		千円/単位	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
単位当たり経費変動率		%		97.4%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

指標2							
		単位	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度
循環まちバス1便あたりの利用者数	目標	人	9.4	8.4	8.6	8.8	9.0
	実績	人	9.4	9.3			
年間経費(事業費・人件費の合計)		千円	43,500	52,800	50,700		
単位当たり経費		千円/単位	4,628	5,677	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
単位当たり経費変動率		%		122.7%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

定性評価		
過年度の実施内容		
<p>1 循環まちバス運行助成事業 ・平成19年度乗車実績 297,464人(H18 238,722人) ・1台当たり乗車人員 9.3人(参考:H18 9.4人 H17 9.2人 H16 9.0人 H15 8.4人 H14 7.1人)</p> <p>2 循環まちバス交通システム検討事業 平成14年度からの運行実績と平成17年度の利用増進を図るための基礎調査の結果を踏まえ、新たな運行ルートを含む運行システム案の実証実験を行い、平成19年度から既存ルートを変更するとともに、新たに南ルートを運行することとした。</p>		
事前評価	必要性	(分析・理由)
	A	A 高い B ↑ C ↓ D 低い (分析・理由) 循環まちバスは、運行実績5年を経過する中で認知度も高まり、利用者も順調に増加している。
事前評価	行政関与の妥当性	(分析・理由)
	A	A 高い B ↑ C ↓ D 低い (分析・理由) 中心市街地の回遊性を確保し街のにぎわいを創出するとともに、誰もが気軽に利用できる安価なワンコインバスを運行するために、行政が応分の負担をするものである。
事後評価	有効性	(分析・理由)
	A	A 非常に有効 B やや有効 C あまり有効でない D 有効でない (分析・理由) 来街者及び都心居住者の利便性向上が図られるとともに、新たに南ループを設け、バス運行の空白区域が解消されるなど、高齢者や交通弱者に対応したサービスが提供されている。
事後評価	効率性	(分析・理由)
	B	A 単位当たり経費が前年比マイナス B 単位当たり経費が前年とほぼ同じ C 単位当たり経費が前年比プラス D 評価できない (分析・理由) 南ループを新設したことにより、1便あたりの利用者数を単位とする単位当たり経費が増加しているものの、利用者数は確実に増加しており、全体としては前年度とほぼ同じとした。
今後の事業展開		
規模		
現状	拡大・充実 現状のまま継続 縮小 廃止	(分析・理由) 平成19年度に既存ルートの見直しと南ループを新たに設置したところであり、当面現状のまま継続する。
具体的な改善内容・事業の方向性等		
<p>(問題意識) 平成14年度から運行を開始し順調に乗車人数が増加しているものの、今後さらに利用促進が図られるよう運行時間やルートの見直し、商店街活動との連携、ロケーションシステムの導入や雨よけ対策などバス停の快適性向上等の検討が必要である。</p> <p>(想定結果) 市の実施が適当だが改善を要するもの</p>		
(備考) 事業に対する市民・市民活動団体・事業者・議会からの指摘		
<p>・国産車への切り替え及び乗車人員を増やす取組みが必要。(H19.2月議会)</p> <p>・循環まちバス「く・る・る」と、まちなか駐車場との連携により、快適な都心空間づくりのための交通システムを検討。</p>		