

事業概要シート

施策	1802	利便性の高い公共交通の確立	<<>>の金額 現年度当初・補正予算、前年度繰越額の合計 ※補正予算要求時は今回の補正予算額を除く ※次年度予算要求時は次年度繰越額を除く
事業名	地域公共交通確保維持改善事業	拡充	予算額 49,938 千円 << 33,394 >>千円
事業期間	令和5年 ~		財源内訳 国庫支出金 5,000 千円 県支出金 千円 地方債 千円 その他 8,766 千円 一般財源 36,172 千円
根拠法令要綱等	大村市地域公共交通再編実施計画 地域公共交通活性化再生法		

【事業の目的・概要・対象】

【目的】

・令和元年度に策定した「大村市地域公共交通再編実施計画」に基づき、交通空白地域の解消をはじめ、市内の公共交通の利便性向上を図る。
 ・令和2年に地域公共交通活性化再生法が改正され、地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定されたため、新たなマスタープランを作成する。

【概要】

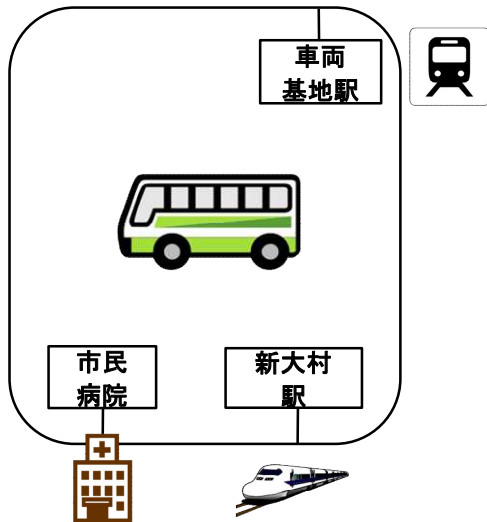
・令和4年度は、新幹線開業に合わせ、新大村駅を起終点とした、買物や通院など市北部住民の生活を考慮したバス路線（北部循環線）を新設する。
 また、長崎空港、新大村駅、大村IC（高速バス）の高速交通の拠点を結ぶ予約型乗合タクシーの実証運行を行い、大村市を中心として長崎県内への移動を可能とする公共交通体系を構築する。令和5年度には実証運行の結果を検証した上で、実走運行に向けての検討を行う。
 ・「地域公共交通計画」の作成にあたり経過措置期間が令和6年度までとなっているので、令和5年度からコンサルに業務委託し作成を進めていく。

【対象】

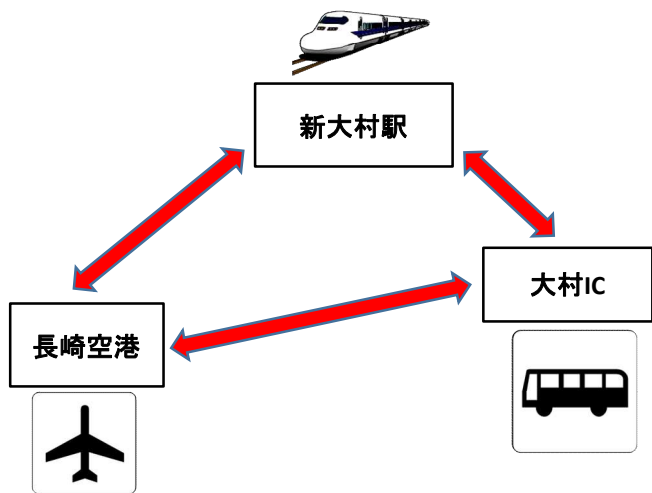
市民及び長崎空港、JR、高速バス等高速交通機関利用者

新幹線開業後のイメージ

<北部循環線>



<高速交通2次交通路線>



【背景】

大村市は、移動手段として公共交通機関の便数が少ないことや乗り継ぎが不便であることもあり、自家用車への依存が高い。しかし、高齢化が進む中、車を運転できない高齢者や子どもなど交通弱者を中心に移動手段の確保として公共交通の充実が必要不可欠である。また、令和4年度には長崎空港、大村ICに加え、新大村駅が開業し3つの高速交通拠点を効率的に結ぶ必要がある。
 このような現状を踏まえ、「大村市地域公共交通再編実施計画」に基づき、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図ると同時に、地域公共交通網形成計画を改め「地域公共交通計画」を新たに策定する必要がある。

担当課	産業振興部商工振興課交通政策室	室長	富浦 健
担当者	三浦 純司	問合せ先	0957-53-4111（内線248）

事業概要シート

【活動指標】

指標名		単位	R 3 (実績)	R 4 (計画)	R 5 (計画)	R 6 (計画)	R 7 (計画)
①	北部循環線の運行便数（年）	便	0	2,190	4,380	4,380	4,380
②	高速交通結節路線の運行便数（年）	便	0	1,140	2,190	2,190	2,190

【成果指標】

指標名		単位	R 3 (実績)	R 4 (計画)	R 5 (計画)	R 6 (計画)	R 7 (計画)
①	北部循環線の利用者数（年）	人	0	15,330	30,660	30,660	30,660
②	高速交通結節路線の利用者数（年）	人	0	2,052	3,942	3,942	3,942

【予算・決算】（千円）

事業費は当初・繰越・補正予算の合計額

年度	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	合計
事業費	6,871	22,265	33,394	49,938	23,000	23,000	158,468
国庫支出金	4,110	6,277	6,152	5,000			21,539
県支出金							0
地方債							0
その他				8,766			8,766
一般財源	2,761	15,988	27,242	36,172	23,000	23,000	128,163
人件費	5,522	9,584	8,503	9,594	9,594	9,594	52,389
職員(人)	0.75人	1.30人	1.15人	1.30人	1.30人	1.30人	7.10人
時間外勤務(h)	34h	65h	70h	70h	70h	70h	379h
会計年度任用職員(人)							0.00人
フルコスト	12,393	31,849	41,897	59,532	32,594	32,594	210,857

妥当性 (市の関与)	市内の公共交通の利便性向上を図るという観点からも、公共性が高く、安全・安心な地域公共交通の利用促進が図られることから、市の関与は妥当である。
有効性 (施策貢献度)	高齢者等の交通弱者や高速交通拠点から移動する人を対象に、一定の移動手段を確保することで、公共交通の利用が増加することから有効である。
効率性 (コスト)	事業主体は交通事業者（県営バス、タクシー協会）になるため、市と連携しながら効率的に事業を進めていくことができる。

1次評価	担当者意見のとおり
2次評価	1次評価者意見のとおり