

事務事業名		路線廃止代替バス運行支援事業		<input checked="" type="checkbox"/> 実施計画登載事業	<input checked="" type="checkbox"/> 総合戦略登載事業
政策体系	政策名	潤いに満ちた快適な都市環境の創造		事業期間	
	施策名	交通・港湾物流ネットワークの充実			
	基本事業名	公共交通網の整備・充実		<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返 (開始 年度～) <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 (計画期間) 年度～ 年度 ※全体計画欄の総投入量を記入	
根拠法令				予算科目 会計 款 項 目 事業 01 07 01 01 07 事務事業区分 A 政策事業 B 施設整備 C 施設管理 D 補助金等 E 一般(A～D以外)	
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課			
	課長名	伊藤 喜久雄			
	係名	交通通信係	電話	0192-27-3111	
	担当者	今野 宏	内線	120	
事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述) バス事業者が不採算路線として廃止した路線を沿線住民の生活交通を確保するという点から、不採算路線に市が代替バスを運行させ、その赤字分をバス事業者に補助する。年々、利用者の減少により補助金額は増加傾向にあるが、通学、通院等に利用されることから、廃止することは難しく、バス事業者の決算期毎に赤字補填の補助金を交付している。 平成24年度からは特定被災地域公共交通調査事業を活用して、市内の路線バスの運行を維持した。 また、路線バスの見直しに伴い、平成26年度7路線から27年度は5路線(基石線・丸森立根線・立根田谷線・日頃市線・綾里外口線)へ、さらに日頃市線廃止に伴い、平成28年度からは4路線となった。 事業費は、路線バス事業者への運行補助金として支出した。				全体計画(※期間限定複数年度のみ) 総投入量(千円) 事業内訳 国庫支出金 都道府県支出金 地方債 その他 一般財源 事業費計(A) 0 人件費 正規職員従事人数 延べ業務時間 人件費計(B) 0 トータルコスト(A)+(B) 0	

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と指標									
① 手段(主な活動) 前年度実績(前年度に行った主な活動) 国庫補助金申請、バス運行委託契約、乗降者調査、現状の周知及び利用促進PR 今年度計画(今年度に計画している主な活動) 国庫補助「特定被災地域公共交通調査事業」を活用していたが、補助要件である応急仮設住宅の入居者がいなくなったことから、令和元年度から継続し国庫補助事業である「地域内フィーダー系統補助事業」を活用している。	⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標) <table border="1"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ア 国庫補助金申請回数</td> <td>回</td> </tr> <tr> <td>イ 補助金申請に係る乗降者調査回数</td> <td>回</td> </tr> <tr> <td>ウ 対象路線バス記事の市広報への掲載回数</td> <td>回</td> </tr> </tbody> </table>	名称	単位	ア 国庫補助金申請回数	回	イ 補助金申請に係る乗降者調査回数	回	ウ 対象路線バス記事の市広報への掲載回数	回
名称	単位								
ア 国庫補助金申請回数	回								
イ 補助金申請に係る乗降者調査回数	回								
ウ 対象路線バス記事の市広報への掲載回数	回								
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等 市内バス路線事業者、市内路線バス運行受託事業者	⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標) <table border="1"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>カ 市内路線バス事業者</td> <td>社</td> </tr> <tr> <td>キ 路線バス運行受託事業者</td> <td>社</td> </tr> <tr> <td>ク</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	名称	単位	カ 市内路線バス事業者	社	キ 路線バス運行受託事業者	社	ク	
名称	単位								
カ 市内路線バス事業者	社								
キ 路線バス運行受託事業者	社								
ク									
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) ・円滑に運行してもらう。 ・(バス路線を)維持してもらう。	⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標) <table border="1"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>サ 補助金により維持したバス路線数</td> <td>路線</td> </tr> <tr> <td>シ 委託運行したバス路線数</td> <td>路線</td> </tr> <tr> <td>ス</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	名称	単位	サ 補助金により維持したバス路線数	路線	シ 委託運行したバス路線数	路線	ス	
名称	単位								
サ 補助金により維持したバス路線数	路線								
シ 委託運行したバス路線数	路線								
ス									
④ 結果(基本事業の意図:上位の基本事業にどのように貢献するのか) 利用者の利便性に配慮して運行する。									

(2) 総事業費・指標等の推移

投入量	事業内訳	単位	年度					
			27年度(実績)	28年度(実績)	29年度(実績)	30年度(実績)	元年度(実績)	2年度(実績)
事業費	国庫支出金	千円	28,974	25,078	28,117	26,865	4,374	
	都道府県支出金	千円						
	地方債	千円						
	その他	千円						
	一般財源	千円			608		5,056	24,490
	事業費計(A)	千円	28,974	25,078	28,725	26,865	9,430	24,490
人件費	正規職員従事人数	人	1	1	1	1	1	1
	延べ業務時間	時間	120	120	120	140	120	120
	人件費計(B)	千円	480	480	480	560	480	480
	トータルコスト(A)+(B)	千円	29,454	25,558	29,205	27,425	9,910	24,970
⑤活動指標	ア	回	1	1	1	1	1	1
	イ	回	1	1	1	1	1	0
	ウ	回	2	0	2	3	1	1
⑥対象指標	カ	社	1	1	1	1	1	1
	キ	社	0	0	0	0	0	0
	ク							
⑦成果指標	サ	路線	5	4	4	4	4	4
	シ	路線	0	0	0	0	0	0
	ス							

事務事業ID	0406	事務事業名	路線廃止代替バス運行支援事業
--------	------	-------	----------------

**(3) 事務事業の環境変化・住民意見等**

① この事務事業を開始したきっかけは何か？いつ頃どんな経緯で開始されたのか？  
 利用者の減少に伴い赤字となった路線に対し、地域住民の貴重な生活交通機関である路線バスを存続させるため、平成8年度から運行に対する赤字を補填している。

② 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は、開始時期あるいは後期基本計画策定時と比べてどう変わったのか？  
 マイカー利用の増加、人口減少・少子化の進展により路線バスの輸送人員は急減し、高齢者や学生・生徒などのいわゆる交通弱者と呼ばれる人たちが利用主体となったこと、規制緩和によって、不採算路線の廃止が加速度的に行われるようになった。  
 東日本大震災後は、国庫補助「特定被災地域公共交通調査事業」を活用し、仮設住宅等を経由するルートを設定した運行を行っていたが、平成31年5月末で仮設住宅の入居者がなくなったことから、新たな国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」に切り替えることとなった。

③ この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか？  
 交通弱者と呼ばれるマイカーを使用できない人たちの交通手段である路線バスを廃止することは、地域社会の生活基盤の確保が妨げられ、過疎化に拍車をかけることから、市民等から路線の存続が求められている。

**2 評価の部(SEE) \* 原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価**

目的 妥当性 評価	① 政策体系との整合性 この事務事業の目的は当市の政策体系に結びつくか？意図することが結果に結びついているか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている ⇒【理由】	高齢者や、学生・生徒などマイカーを利用できない、いわゆる交通弱者と呼ばれる人たちの生活基盤の確保や仮設住宅等と市内中心部を結ぶ路線の設定等を行っており、必要な交通体系の確保につながっている。
	② 公共関与の妥当性 なぜこの事業を当市が行わなければならないのか？税金を投入して、達成する目的が？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である ⇒【理由】	路線バスは、交通弱者と呼ばれる人たちの日常生活における貴重な足として無くてはならない公共交通機関であり、また震災後は仮設住宅等居住者の交通手段ともなっていることから、廃止することは、生活基盤の確保の妨げにつながる。
	③ 対象・意図の妥当性 対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 適切である ⇒【理由】	補助の対象は、生活路線の不採算路線の運行事業者に対する補填であり、維持しながら、円滑な運行をしてもらうことを意図しており、妥当である。
有効性 評価	④ 成果の向上余地 成果を向上させる余地はあるか？成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか？何が原因で成果向上が期待できないのか？	<input type="checkbox"/> 向上余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がない ⇒【理由】	現在、国庫補助事業で対象となる路線については、全て、補助を受けて運行を維持しており、現状では、向上の余地はない。
	⑤ 廃止・休止の成果への影響 事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は？	<input type="checkbox"/> 影響無 ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 影響有 ⇒【その内容】	交通弱者と呼ばれる人たちの生活の足が奪われることとなり、地域社会の生活基盤の確保が妨げられ、過疎化が進行することとなる。
効率性 評価	⑥ 事業費の削減余地 成果を下げずに事業費を削減できないか？(仕様や工法の適正化、住民の協力など)	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】 <input type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】	バス事業者の経営努力と、利用者の増加により、補助金額の抑制が期待できる。
	⑦ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか？成果を下げずに正職員以外の職員や委託でできないか？(アウトソーシングなど)	<input type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】	現在の事務は、必要最小限のものである。今後、運行に係る財源獲得のための補助金事務や路線の見直しの検討など、ますます業務時間は増える見通しである。
公平性 評価	⑧ 受益機会・費用負担の適正化余地 事業の内容が一部の受益者に偏っていないか？不公平ではないか？受益者負担が公平・公正になっているか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である ⇒【理由】	市内に関わるバス事業者は、地域の生活基盤路線の確保のため、経営努力を図りながら運行を継続している。

**3 今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN)**

(1) 改革改善の方向性	(2) 改革・改善による期待成果																		
1 現状維持 ② 改革改善(縮小・統合含む) → 3 終了・廃止・休止	左記(1)の改革改善を実施した場合に期待できる成果について該当欄に「●」を記入する。 (終了・廃止・休止の場合は記入不要)																		
(3) 改革改善を実現する上で解決すべき課題とその解決策又は特記事項等 マイカー利用の増加、人口減少・少子化の進展等により路線バス輸送人員は減少傾向が続いており、単なる市民の方々への周知や呼びかけ等での利用促進は期待できない。 高齢者の通院や高校生の通学等、利用対象者を明確にして利用しやすいダイヤ設定等を行い、利用促進につなげることで、事業費の削減を図る必要がある。また併せて、交通網の再編も検討していく必要がある。	<table border="1"> <tr> <td></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td>●</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </table>		コスト				削減	維持	増加	成果	向上			維持	●	×	低下	×	×
	コスト																		
	削減	維持	増加																
成果	向上																		
	維持	●	×																
	低下	×	×																

**4 課長等意見**

(1) 今後の方向性	(2) 全体総括・今後の改革改善の内容
1 現状維持 ② 改革改善(縮小・統合含む) → 3 終了・廃止・休止	高齢者や運転免許不保持者、学生等の交通弱者の交通手段としてバス路線は重要であるが、持続可能な運行とするため、バス事業者の経営努力や市民が路線バスの重要性を認識するようPRとともに、持続可能なバス路線への再編が必要不可欠である。