

| | | | | | | |
|---|-------|------------------|----|---|--|--------------|
| 事務事業名 | | 広域生活バス路線維持支援事業 | | <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生活環境の創造 | | 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～) | | |
| 根拠法令 | | | | <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 | | |
| 所属 | 部課名 | 商工港湾部企業立地港湾課 | | 予算科目 会計 款 項 目 事業 01 07 01 01 06 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) | | |
| | 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) | | | | 全体計画(※期間限定複数年度のみ) | | |
| 複数の市町村を結ぶ広域生活路線バスの運行を維持するための補助事業であり、年々、少子化等から通学者や利用者の減少等により、バス事業者は事業収益が減少している。バス事業者は企業努力等により赤字額の減少に努めているが、決算期毎に赤字補填に係る補助金申請があり、その申請額に応じて市と県が補助金を交付している。 東日本大震災後、岩手県が地域公共交通確保維持改善事業を活用し、市も参画する県生活交通対策協議会の決定により広域生活バス路線維持を行っている。当初は平成27年度までの予定だったが、延長となり、28年度以降についても国庫補助(被災地特例)が適用となる。 一部路線(細浦経由高田線)については、国庫補助要件から外れたため、27年度から県単補助(1/2)となっている。 事業費は、広域生活路線バス運行補助として、細浦経由高田線への赤字補填として支出 | | | | 総投入量 (千円) 事業費 財源内訳 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)
 路線バスに係る関係機関協議、現状の周知及び利用促進PR、路線維持に係るバス事業者への赤字補填

今年度計画(今年度に計画している主な活動)

前年度と同じ

② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等

バスの運行事業者
 (細浦経由高田線【県補助路線】、大船渡住田線(旧中井線)【国補助路線】)

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。

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。

⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)

| 名称 | 単位 |
|---------------------|----|
| ア 県生活交通対策協議会の開催回数 | 回 |
| イ 広域生活路線バス乗降者調査回数 | 回 |
| ウ 市広報等へのダイヤ改正等のお知らせ | 回 |

⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)

| 名称 | 単位 |
|--------------|----|
| カ 補助対象バス事業者数 | 社 |
| キ | |
| ク | |

⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)

| 名称 | 単位 |
|----------------------------|----|
| サ 経常損益に対する補助金額の割合 | % |
| シ 市補助により維持する広域生活バス路線数 | 路線 |
| ス 市補助によらず維持される市内の広域生活バス路線数 | 路線 |

(2) 総事業費・指標等の推移

| 投入量 | 事業内訳 | 単位 | 年度 | | | | | | |
|-------|----------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| | | | 2年度(実績) | 3年度(実績) | 4年度(目標) | 5年度(目標) | 6年度(目標) | 7年度(目標) | |
| 事業費 | 国庫支出金 | 千円 | | | | | | | |
| | 都道府県支出金 | 千円 | 1,453 | 1,453 | 1,454 | 0 | 0 | 0 | |
| | 地方債 | 千円 | | | | | | | |
| | その他 | 千円 | | | | | | | |
| | 一般財源 | 千円 | 1,454 | 1,454 | 1,457 | 0 | 0 | 0 | |
| | 事業費計(A) | 千円 | 2,907 | 2,907 | 2,911 | 0 | 0 | 0 | |
| 人件費 | 正規職員従事人数 | 人 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| | 延べ業務時間 | 時間 | 200 | 200 | 200 | | | | |
| | 人件費計(B) | 千円 | 800 | 800 | 800 | 0 | 0 | 0 | |
| | トータルコスト(A)+(B) | 千円 | 3,707 | 3,707 | 3,711 | 0 | 0 | 0 | |
| ⑤活動指標 | ア | 回 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | イ | 回 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| | ウ | 回 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| ⑥対象指標 | カ | 社 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | キ | | | | | | | | |
| | ク | | | | | | | | |
| ⑦成果指標 | サ | % | 100 | 100 | 100 | 0 | 0 | 0 | |
| | シ | 路線 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| | ス | 路線 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |

| | | | |
|--------|------|-------|----------------|
| 事務事業ID | 0405 | 事務事業名 | 広域生活バス路線維持支援事業 |
|--------|------|-------|----------------|

- (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？
 平成14年の道路運送法の改正に伴う規制緩和により、路線退出が許可制から届出制に移行されたことに伴い、不採算路線の廃止が行われるようになったことから、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開始された。
- 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乗合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、平成24年度から平成27年度まで、岩手県が地域公共交通確保維持改善事業(被災地特例)を活用し広域生活バス路線維持を行うこととしていたが、平成32年度まで延長となった。細浦経由高田線については、地域公共交通確保維持改善事業補助要件から外れたため、平成27年度から県単補助(1/2)となっている。令和2年3月をもって越喜来線の廃止となった。
- 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 checked="" type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input 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につながっているが、BRTと並行して運行していることから、見直しの余地はある。 |
| | 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、達成する目的か？ | <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input 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はあるが、BRTと並行して運行していることから、見直しの余地はある。 |
| | 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】 近隣の市町を結ぶ広域生活路線の不採算路線を運行するバス事業者が対象で、円滑な運行とバス路線の維持してもらうことを意図しており、対象・意図をこれ以上限定または追加することはできないことから妥当である。 |
| 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】 経常損益に対する補助金額の割合が100%のため、向上余地がない。 |
| | 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】 BRTを利用してもらうことにより、移動の足の確保は可能であるが、バス停ではなくBRT駅までの移動手段など、新たな交通手段(デマンド交通等)の確保が必要となる可能性がある。 |
| 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】 国庫補助要件から外れた路線(細浦経由高田線)への補助(県1/2、市1/2)をしているが、BRTと並行して運行しているため当市における必要性は低く、補助金廃止の方向で検討していく必要がある。 |
| | 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。 |
| 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などの、より効果的な対策を講じることが不可欠と考えられる。 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <th>削減</th> <th>維持</th> <th>増加</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="3">成果</th> <th>向上</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>維持</th> <td>●</td> <td></td> <td>×</td> </tr> <tr> <th>低下</th> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </tbody> </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 | 細浦経由高田線は、BRTと並行して運行しているため、当市における必要性は低いと考えられる。 県立大船渡病院へ通う陸前高田市民が多く利用していることから、陸前高田市やバス事業者と協議し、事業の廃止に向け検討していく必要がある。 |