

Table with columns for project name, policy name, implementation period, budget items, and organizational details. Includes checkboxes for 'Implementation Plan Registration' and 'Comprehensive Strategy Registration'.

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と目標

Table detailing objectives and goals, including activity methods, activity indicators, target indicators, and result indicators.

(2) 総事業費・指標等の推移

Table showing the trend of total project costs and indicators from 2022 to 2027, including budget items like national and local government expenditures.

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、開始時期あるいは前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、高齢者や生徒などのいわゆる交通弱者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。 ・細浦経由高田線については、平成27年度から県単独補助(1/2)となっていたが、JR大船渡線BRTが重複して運行していることに加え、利用者の減少により路線の維持が困難となったことから、令和4年9月で県単独補助が終了となった。その後、令和4年10月～12月まで陸前高田市、大船渡市で負担して運行を継続したものの、令和4年12月29日をもって路線廃止となった。	
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 <input type="checkbox"/> 結びついている ▼ 理由・内容 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 <input type="checkbox"/> 妥当である ▼ 理由・内容 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 <input checked="" type="checkbox"/> 適切である ▼ 理由・内容 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 <input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がない ▼ 理由・内容 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"/> 影響がない <input checked="" type="checkbox"/> 影響がある ▼ 理由・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 <input type="checkbox"/> 削減余地がない ▼ 理由・内容 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？成果を下げずにより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 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ▼ 理由・内容 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て不公平ではないか？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 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である ▼ 理由・内容 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 3 終了・廃止・休止	(2) 改革・改善による期待成果 <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	×	×	(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 細浦経由高田線については、令和4年12月29日をもって路線廃止となった。
	コスト																			
	削減	維持	増加																	
成果	向上																			
	維持		×																	
	低下	×	×																	
※(1)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。 (現状維持の場合、コスト及び成果は「維持」) (終了・廃止・休止の場合は記入不要)																				

4 課長等意見

(1) 今後の方向性 3 終了・廃止・休止	(2) 全体総括・今後の改革改善の内容 細浦経由高田線については、令和4年12月29日をもって路線廃止となった。 路線廃止後は、末崎地区住民のBRT駅までの移動手段など、地域・交通事業者等と協議し、新たな移動手段の確保に向け検討していく必要がある。
---------------------------------	---