

|  |       |                      |    |  |  |
|--|-------|----------------------|----|--|--|
| 事務事業名  |       | 公共交通確保事業             |    | <input checked="" type="checkbox"/> 実施計画掲載事業 | <input checked="" type="checkbox"/> 総合戦略掲載事業 |
| 政策体系   | 政策名   | 0 4 潤いに満ちた快適な都市環境の創造 |    | 事業期間   |  |
|  | 施策名   | 1 6 交通・港湾物流ネットワークの充実 |    | 区分   |  |
|  | 基本事業名 | 0 4 公共交通網の整備・充実      |    | 期間限定複数年度                                     |  |
| 根拠法令   |       | -                    |    | ※期間欄に計画期間を記入                                 |  |
| 所属   | 部課名   | 商工港湾部企業立地港湾課         |    | 【計画期間】                                       |  |
|  | 課長名   | 富澤 武弥                |    | 24 年度～ - 年度                                  |  |
|  | 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)   |       |                      |    | ※全体計画欄の総投入量を記入                               |  |
| 市の将来を見据えた持続可能な公共交通体系の実現を目指し、大船渡市地域公共交通計画に基づき、市内の公共交通網を再構築するため、市民の移動手段の確保に向けたデマンド交通の実証実験等を実施するもの。<br>【大船渡市地域公共交通会議】<br>地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するもの。また、地域公共交通計画の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うもの。<br>【実施中の交通サービス】<br>①デマンド交通：日頃市地区、越喜来地区(実証実験R3.10～)<br>②タクシーチケット配布：盛、大船渡、末崎、赤崎、猪川、立根地区<br>③患者輸送車一般混乗：三陸町綾里、越喜来、吉浜地区 |       |                      |    | 全体計画(※期間限定複数年度のみ)                            |  |
|  |       |                      |    | 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)                                      |
|  |       |                      |    | 人件費  | 正規職員従事人数                                     |
|  |       |                      |    |  | 延べ業務時間                                       |
|  |       |                      |    |  | 人件費計(B)                                      |
|  |       |                      |    |  | トータルコスト(A)+(B)                               |

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)   | ⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)     |
| 前年度実績(前年度に行った主な活動)<br>・市地域公共交通会議の開催。<br>・デマンド交通、タクシーチケット配布等を実施。<br>・越喜来地区は運行内容を見直しながら実証実験を継続。  | 名称 単位                     |
| 今年度計画(今年度に計画している主な活動)<br>前年度と同じ  | ア 市地域公共交通会議、意見交換会開催回数 回   |
|  | イ 平日1日あたり交通サービス等運行本数 本    |
|  | ウ 交通サービス等運行実施地区数 地区       |
| ② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等<br>・市民<br>・交通事業者   | ⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)       |
|  | 名称 単位                     |
|  | カ 年度末の市民総人口 人             |
|  | キ 市内の公共交通事業者数 事業者         |
| ③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)<br>・市民の通院・通学・買い物等の移動手段の利便性向上等を図るとともに、各種交通サービスの利用促進に繋げる。<br>・日常生活を支える最低限の交通サービスが確保される。(確保してもらう。)<br>・迷わず利用しやすい交通環境が実現される。(実現してもらう。) | ⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標) |
| 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)<br>利用者の利便性に配慮して運行する。   | 名称 単位                     |
|  | サ 交通サービス等年間利用者数 人         |
|  | シ                         |
|  | ス                         |

(2) 総事業費・指標等の推移

| 投入量   | 事業費 | 財源内訳           | 年度     | 2年度(実績) | 3年度(実績) | 4年度(実績) | 5年度(目標) | 6年度(目標) | 7年度(目標) |
|-------|-----|----------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|       |     |                | 単位     |         |         |         |         |         |         |
| 投入量   | 事業費 | 国庫支出金          | 千円     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|       |     | 都道府県支出金        | 千円     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|       |     | 地方債            | 千円     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|       |     | その他            | 千円     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|       |     | 一般財源           | 千円     | 3,252   | 3,911   | 4,638   | 5,600   | 5,600   | 5,600   |
|       |     | 事業費計(A)        | 千円     | 3,252   | 3,911   | 4,638   | 5,600   | 5,600   | 5,600   |
|       | 人件費 | 正規職員従事人数       | 人      | 4       | 4       | 4       | 4       | 4       | 4       |
|       |     | 延べ業務時間         | 時間     | 800     | 800     | 800     | 800     | 800     | 800     |
|       |     | 人件費計(B)        | 千円     | 3,200   | 3,200   | 3,200   | 3,200   | 3,200   | 3,200   |
|       |     | トータルコスト(A)+(B) | 千円     | 6,452   | 7,111   | 7,838   | 8,800   | 8,800   | 8,800   |
| ⑤活動指標 | ア   | 回              | 2      | 4       | 6       | 4       | 4       | 4       |         |
|       | イ   | 本              | 16     | 22      | 22      | 22      | 22      | 22      |         |
|       | ウ   | 地区             | 9      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      |         |
| ⑥対象指標 | カ   | 人              | 34,796 | 33,948  | 33,238  | 33,534  | 33,529  | 33,527  |         |
|       | キ   | 事業者            | 5      | 5       | 5       | 5       | 5       | 5       |         |
|       | ク   |                |        |         |         |         |         |         |         |
| ⑦成果指標 | サ   | 人              | 2,243  | 2,410   | 2,107   | 2,500   | 2,500   | 2,500   |         |
|       | シ   |                |        |         |         |         |         |         |         |
|       | ス   |                |        |         |         |         |         |         |         |

|        |      |       |          |
|--------|------|-------|----------|
| 事務事業ID | 1463 | 事務事業名 | 公共交通確保事業 |
|--------|------|-------|----------|

### (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？  
 東日本大震災後、三陸鉄道、路線バスの運行状況が変化し、新たにJR大船渡線ではBRTの運行が開始され、現在や将来のまちづくりに合わせた交通体系の再構築が必要となったため、将来を見据えた持続可能な公共交通体系の実現を目指し、平成25年度に「市総合交通ネットワーク計画」を策定した。  
 平成26年度には、市内4地区(吉浜・越喜来・末崎・日頃市地区)において、コミュニティバス実証実験運行により各種データ収集を行い、平成27年度からは、デマンド交通・患者輸送車一般混乗・タクシーチケット配布の実証実験を実施した。令和3年度には市地域公共交通計画を策定した。
- 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？  
 新規事業のため、事業開始時期からの変化はない。市総合計画前期基本計画策定時には計画していなかった実証実験運行が、東日本大震災後に創設された復興交付金の効果促進事業を活用することで可能となった。
- 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？  
 市民からは、新たな運行サービスや移動支援に期待する声が多い。議会においても、市民の交通手段の確保に注目している。  
 デマンド交通については、利用者の満足度が高く、継続を望む声が多く寄せられている。また、利便性向上のため、利用者の意見を聞いて、運行内容の見直しやダイヤ改正を行っている。一方で、患者輸送車については、タクシー事業者から民業圧迫を心配する意見がある。

### 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<br>妥当性<br>評価 | ① 政策体系との整合性        | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある<br><input checked="" type="checkbox"/> 結びついている <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>この事務事業の目的は当市の政策体系に結びつかか？意図することが結果に結びついているか？<br>幹線軸である公共交通機関との連結についても目的としており、公共交通機関の利便性維持と利用促進に繋がる事業であることから、整合している。   |
|                 | ② 公共関与の妥当性         | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある<br><input checked="" type="checkbox"/> 妥当である <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>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？<br>利益を目的とした民間事業者では、実証実験運行の取り組みが難しい。国の認可を伴う事務があり、自治体が行う場合、許認可の事務が簡素化されている部分があるため、関与することが妥当である。<br>また、現状のままでは路線バスの赤字路線の廃止につながりかねないため、その対策を検討しておく必要がある。   |
|                 | ③ 対象・意図の妥当性        | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある<br><input checked="" type="checkbox"/> 適切である <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？<br>当該事業は、移動手段の確保・交通空白地域の解消を主目的としているが、地域にとってどのようなやり方が適当かを考える必要がある。   |
| 有効性<br>評価       | ④ 成果の向上余地          | <input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある<br><input type="checkbox"/> 向上余地がない <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>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？<br>定時定路線としての地域内循環では需要がないため、日頃市地区デマンド交通については目的を限定して市内中心部への移動可能としたところであり、患者輸送車一般混乗についても診療目的以外の利用が見られたことから、今後、地域に見合った形での検討を進める予定であり、成果の向上が見込まれる。                                 |
|                 | ⑤ 廃止・休止の成果への影響     | <input type="checkbox"/> 影響がない<br><input checked="" type="checkbox"/> 影響がある <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>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？<br>既存の公共交通を補完することの期待が出来なくなる。<br>赤字路線バス問題等への対応のためにも、新たな交通サービスの実施は有効であり、廃止することになれば、交通空白地域の切捨てにもなりかねない。  |
| 効率性<br>評価       | ⑥ 事業費の削減余地         | <input type="checkbox"/> 削減余地がある<br><input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>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)<br>デマンド交通においては、定時定路線のコミュニティバス運行と比較して、大幅に事業費が削減できている。<br>これ以上の事業費の削減は、今後の最適な公共交通体系の構築に影響を及ぼすこととなり、好ましくない。   |
|                 | ⑦ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 | <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある<br><input type="checkbox"/> 削減余地がない <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>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)<br>これまで、タクシーチケット配布については、民間事業者に委託していたが、有利な財源が無くなったことから、平成30年度は、市職員直営で行ったため、人件費が増加した。このことを踏まえ、平成31年度は、チケットのデザイン変更、申請事務の簡素化等により、人件費の削減を図っている。今後、更なる人件費削減のため、民間委託も検討する必要がある。 |
| 公平性<br>評価       | ⑧ 受益機会・費用負担の適正化余地  | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある<br><input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である <span style="float:right">▽ 理由・内容</span><br>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？<br>市民の移動手段を確保することは、行政の役割の1つである。利用者を制限する予定はない。ただし、交通弱者を対象としたタクシーチケット配布事業においては、利用者に対する条件は必要となる。  |

### 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  | (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 |    |     |  |  |    |    |    |    |    |   |  |  |    |  |   |   |    |  |   |   |   |
|-----------------|---|-------------------------------------|----|-----|--|--|----|----|----|----|----|---|--|--|----|--|---|---|----|--|---|---|---|
| 2 改革改善(縮小・統合含む) | <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <th>削減</th> <th>維持</th> <th>増加</th> </tr> <tr> <th rowspan="3">成果</th> <th>向上</th> <td style="text-align: center;">●</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>維持</th> <td></td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">×</td> </tr> <tr> <th>低下</th> <td></td> <td style="text-align: center;">×</td> <td style="text-align: center;">×</td> </tr> </table> <p>※(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。<br/>         (現状維持の場合、コスト及び成果は「維持」)<br/>         (終了・廃止・休止の場合は記入不要)</p> |                                     |    | コスト |  |  | 削減 | 維持 | 増加 | 成果 | 向上 | ● |  |  | 維持 |  | ● | × | 低下 |  | × | × | 大船渡地区と三陸地区の格差は正については、地域的な特性もあることから、大船渡地区はデマンド交通やタクシーチケットの導入、三陸地区は患者輸送車等への無償一般乗車といった形で、それぞれ地域ごとの交通体系の確立が必要である。 |
|                 |   |                                     |    | 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   |
| 2 改革改善(縮小・統合含む) | 交通空白地域を解消し、市民が平等に交通サービスに享受でき、気軽に外出できる交通環境の確保に向けて、それぞれの事業の効果を検証しながら、持続可能な交通体系の構築を図っていく必要がある。 |