

事務事業名		市コミュニティバス事業		☒ 実施計画掲載事業		☒ 総合戦略掲載事業																															
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		予算科目																															
	施策名	交通・港湾物流ネットワークの充実				会計	款	項	目	事業																											
	基本事業名	公共交通網の整備・充実				01	07	01	01	11, 13																											
根拠法令				☐ 単年度のみ ☒ 単年度繰返 (開始 H24 年度～) ☐ 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		事務事業区分																															
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課				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	武田 英和																																			
	係名	交通通信係	電話	0192-27-3111																																	
	担当者	佐藤 直司	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)																																	
市の将来を見据えた持続可能な公共交通体系の実現のを目指し、平成25年度に策定した市総合交通ネットワーク計画に基づき、市内の公共交通網を再構築するために、市民の移動手段の確保に向けたコミュニティバス等の実証試験運行を実施。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を行い、各種データ収集を行い、平成27年度からは、デマンド交通・患者輸送バス一般乗車・タクシーチケット配布の実証実験を実施し、各種データの収集を実施したところであり、実証実験の結果を踏まえ、将来のあるべき公共交通の形態について検討していく。 【平成29年度実証実験実施状況】 ①デマンド交通実証実験：日頃市地区 ②患者輸送バス一般乗車実証実験：三陸町綾里・越喜来地区 ③タクシーチケット配布実証実験 盛・大船渡・末崎・赤崎・猪川・立根地区				総投入量 (千円) <table border="1"> <tr> <td>事業費</td> <td>国庫支出金</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>都道府県支出金</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>地方債</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>その他</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>一般財源</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費計(A)</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>人件費</td> <td>正規職員従事人数</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>延べ業務時間</td> <td></td> </tr> <tr> <td>人件費計(B)</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>トータルコスト(A)+(B)</td> <td></td> <td>0</td> </tr> </table>				事業費	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
事業費	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		(5) 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
① 手段(主な活動)		名称	
前年度実績(前年度に行った主な活動)		単位	
市地域公共交通会議の開催、前年度の実証実験結果を踏まえて、引き続きデマンド交通、タクシーチケット配布等を実施。		ア	市地域公共交通会議、意見交換会開催回数
今年度計画(今年度に計画している主な活動)		イ	平日1日あたりコミュニティバス等実証実験運行本数
前年度と同じ		ウ	コミュニティバス等実証実験運行実施地区数
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等		⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)	
・市民 ・交通事業者		名称	
		単位	
		カ	年度末の市民総人口
		キ	市内の公共交通事業者数
		ク	
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
・コミュニティバス等実証実験を通じて、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、各種の交通手段の利用の促進にも繋げる。		名称	
・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。)		単位	
・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。)		サ	コミュニティバス等年間利用者数
		シ	
		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		年度	27年度(実績)	28年度(実績)	29年度(実績)	30年度(目標)	31年度(目標)	32年度(目標)
投入量	事業費	単位						
		千円						
事業費	国庫支出金	千円						
	都道府県支出金	千円						
	地方債	千円						
	その他	千円	13,070	6,552	16,295			
	一般財源	千円	12,784	2,076	4,285	8,040	10,000	10,000
	事業費計(A)	千円	25,854	8,628	20,580	8,040	10,000	10,000
人件費	正規職員従事人数	人	6	6	5	4	4	4
	延べ業務時間	時間	700	700	700	700	700	700
	人件費計(B)	千円	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800
	トータルコスト(A)+(B)	千円	28,654	11,428	23,380	10,840	12,800	12,800
⑤活動指標		ア 回	4	1	3	2	2	2
		イ 本	16	16	16	16	16	16
		ウ 地区	9	9	9	9	9	9
⑥対象指標		カ 人	38,167	37,633	36,933	36,806	36,679	36,437
		キ 事業者	5	5	5	5	5	5
		ク						
⑦成果指標		サ 人	334	855	1051	900	900	900
		シ						
		ス						

事務事業ID	1463	事務事業名	市コミュニティバス事業
--------	------	-------	-------------

(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、平成26年3月から、コミュニティバス実証実験運行等を開始した。

② 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は、開始時期あるいは後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、東日本大震災の被災後創設された復興交付金の効果促進事業による有利な財源を活用して、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、利用しやすいコミュニティバスの運行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。

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？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 結びついている ⇒【理由】	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 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？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 妥当である ⇒【理由】	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。 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 対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 適切である ⇒【理由】	コミュニティバスは、広く市民の移動手段の確保・交通不便地帯の解消を主目的としているが、地域にとつてどのようなやり方が適当かを考える必要があり、場合によっては利用者登録制についても検討が必要である。
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？	☒ 向上余地がある ⇒【理由】 ☐ 向上余地がない ⇒【理由】	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地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、患者輸送バス一般乗車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 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？	☐ 影響無 ⇒【理由】 ☒ 影響有 ⇒【その内容】	コミュニティバスによる既存の公共交通を補完することの期待が出来なくなる。 赤字路線バス問題等への対応のためにもコミュニティバスの実施は有効であり、廃止することになれば、交通不便地帯の切捨てにもなりかねない。
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)	☐ 削減余地がある ⇒【理由】 ☒ 削減余地がない ⇒【理由】	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。これ以上の事業費の削減は、今後の最適なコミュニティバス運行計画の策定に係る各種データ収集の機会を減らすことになり、好ましくない。
	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)	☐ 削減余地がある ⇒【理由】 ☒ 削減余地がない ⇒【理由】	市総合交通ネットワーク計画、コミュニティバス実施事業及び実証実験運行計画の策定業務を民間事業者に委託して、人件費の削減を図った。
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？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 公平・公正である ⇒【理由】	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、デマンド交通等実証実験においては、利用者に対する条件は必要となる。 利用料金については、実施予定地域との懇談を踏まえ、今後地域公共交通会議で協議する。

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 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、大船渡地域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。	<table border="1"> <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> <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> </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	今後の市内公共交通の再編を見据え、デマンド交通やタクシーチケット配布について、効果、コスト、利用者等からの意見などを検証し、今後の実施内容を変更していく必要がある。