

事務事業名		路線廃止代替バス運行支援事業		☒ 実施計画登載事業	☐ 合併建設計画登載事業					
政策体系	政策名	01 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	03 交流連携を支える交通・情報ネットワークの充実				会計	款	項	目	事業
	基本事業名	02 公共交通機関の利便性維持と利用促進								
根拠法令				☐ 単年度のみ ☒ 単年度繰返 (開始 平成8 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		01 07 01 01 07				
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課								
	課長名	佐々木 義久								
	係名	港湾振興係	電話 0192-27-3111							
	担当者	山岸 健悦郎	内線 117							
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。平成27年度についても同様。 また、平成27年度については、路線バスの見直しを行い、綾里線・綾里外口線・綾里線を綾里外口線として一本化し、平成26年度の7路線から、碁石線・丸森立根線・立根田谷線・日頃市線・綾里外口線の5路線とした。 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。										
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								
人件費	事業費計 (A)		0							
	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)		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)		名称 単位
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		ア 国庫補助金申請回数 回
今年度計画(今年度に計画している主な活動)		イ 補助金申請に係る乗降者調査回数 回
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		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		⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)
市内バス路線事業者、市内路線バス運行受託事業者		名称 単位
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		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
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)		⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)
利用者の利便性に配慮して運行する。		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

(2) 総事業費・指標等の推移			年度		23年度(実績)	24年度(実績)	25年度(実績)	26年度(実績)	27年度(実績)	28年度(目標)
			単位							
投入量	事業費	財源内訳	国庫支出金	千 円		21,206	32,529	30,227	28,974	34,000
			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	8,537	10,501	20,961	0	0	
		事業費計 (A)	千 円	8,537	31,707	53,490	30,227	28,974	34,000	
	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	10	200	130	120	120	120	
		人件費計 (B)	千 円	40	800	520	480	480	480	
		トータルコスト(A)+(B)	千 円	8,577	32,507	54,010	30,707	29,454	34,480	
⑤活動指標	ア	回	1	1	1	1	1	1		
	イ	回	1	1	1	1	1	1		
	ウ	回	2	2	2	2	2	2		
⑥対象指標	カ	社	1	1	1	1	1	1		
	キ	社	1	1	1	0	0	0		
	ク									
⑦成果指標	サ	路線	4	8	8	7	5	4		
	シ	路線	1	1	1	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、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る。
 また、三陸鉄道が不通となったため、平成25年4月まで砂子浜－浦浜間に路線バスを委託により運行した。

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を崩壊させ、過疎化に拍車をかけることであるため、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	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 結びついている ⇒【理由】⇒	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？
	② 公共関与の妥当性	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 妥当である ⇒【理由】⇒	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？
	③ 対象・意図の妥当性	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 適切である ⇒【理由】⇒	対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？
有効性 評価	④ 成果の向上余地	☐ 向上余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 向上余地がない ⇒【理由】⇒	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？
	⑤ 廃止・休止の成果への影響	☐ 影響無 ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 影響有 ⇒【その内容】⇒	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？
	⑥ 類似事業との統廃合・連携の可能性	☐ 他に手段がある ⇒ (具体的な手段, 事務事業) ☐ 統廃合・連携ができる ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☐ 統廃合・連携ができない ⇒【理由】⇒ ☒ 他に手段がない ⇒【理由】⇒	目的を達成するには、この事務事業以外他に方法はないか？類似事業との統廃合ができるか？類似事業との連携を図ることにより、成果の向上が期待できるか？
効率性 評価	⑦ 事業費の削減余地	☒ 削減余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☐ 削減余地がない ⇒【理由】⇒	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)
	⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地	☐ 削減余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 削減余地がない ⇒【理由】⇒	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きないか？(アウトソーシングなど)
	⑨ 受益機会・費用負担の適正化余地	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部 (3枚目シート)に反映 ☒ 公平・公正である ⇒【理由】⇒	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？

3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN)

(1) 1次評価者としての評価結果 (2枚目と整合を図ること)		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																															
<table><tr><td>① 目的妥当性</td><td>☒ 適切</td><td>☐ 見直し余地あり</td></tr><tr><td>② 有効性</td><td>☒ 適切</td><td>☐ 見直し余地あり</td></tr><tr><td>③ 効率性</td><td>☐ 適切</td><td>☒ 見直し余地あり</td></tr><tr><td>④ 公平性</td><td>☒ 適切</td><td>☐ 見直し余地あり</td></tr></table>	① 目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	② 有効性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	③ 効率性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり	④ 公平性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	利用者数は減少傾向にあるため、利用者の増加を図らなければならない。そのためには、路線バスの実態の周知と利用ニーズの把握など、利用促進に努めなければならない。 平成27年度においては、綾里・外口方面のバスを綾里外口線として統一するなど見直しを行うとともに、市内バス路線のすべてを盛駅間ロータリー乗入れを行い、JRや三陸鉄道南リアス船との乗り継ぎ利便性の向上を図ることとした。 今後も、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ことから、さらに効果的な対策を講じる必要がある。																				
① 目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり																															
② 有効性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり																															
③ 効率性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり																															
④ 公平性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり																															
(3) 次年度の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 (ただし、廃止・休止・現状維持は重複不可)		(4) 改革・改善による期待成果																															
<table><tr><td>☐ 廃止</td><td>☐ 休止</td><td>☐ 目的再設定</td><td>☐ 事業統合・連携</td><td>☐ 現状維持</td></tr><tr><td colspan="5">事業のやり方改善 (☐ 有効性改善 ☒ 効率性改善 ☐ 公平性改善)</td></tr></table> (上記方向性に対する具体的な内容) 路線バスの維持には利用促進が不可欠であることを市民の方たちに理解してもらうため、利用実態やニーズを的確に把握するとともに、路線バス同士の連結や利用状況に沿った運行時刻見直しが必要である。 また、JR大船渡線BRTや三陸鉄道南リアス線との連結や、路線の見直し等を行っていく必要がある。 合わせて、市民が路線バスの必要性を認識できるよう積極的なPRを行い、官民が一体となって利用促進に努める。		☐ 廃止	☐ 休止	☐ 目的再設定	☐ 事業統合・連携	☐ 現状維持	事業のやり方改善 (☐ 有効性改善 ☒ 効率性改善 ☐ 公平性改善)					左記(3)の改革改善案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。 (廃止・休止の場合は記入不要) <table><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		×	×
☐ 廃止	☐ 休止	☐ 目的再設定	☐ 事業統合・連携	☐ 現状維持																													
事業のやり方改善 (☐ 有効性改善 ☒ 効率性改善 ☐ 公平性改善)																																	
		コスト																															
		削減	維持	増加																													
成果	向上																																
	維持	●		×																													
	低下		×	×																													
(5) 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の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。 今後は、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、行政や企業等が一体となり、公共交通利用促進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。																																	

4 事務事業の2次評価結果

2次評価者	(職 名) ※原則として施策の主管課長	(氏 名)
	企業立地港湾課長	佐々木 義久

(1) 1次評価結果の客観性と出来具合

①記述水準(1次評価の記述内容を読んだ段階で選択)

- ☐ 記述不足でわかりにくい
- ☒ 一部記述不足のところがある
- ☐ 記述は十分なされている

②評価の客観性水準(2次評価を行った後に総合的に判断して選択)

- ☐ 客観性を欠いており評価が偏っている(事務事業の問題点、課題が認識されてない)
- ☐ 一部に客観性を欠いたところがある
- ☒ 客観的な評価となっている(事務事業の問題点、課題が認識されている)

(2) 2次評価者としての評価結果

- | | | |
|---------|--|---|
| ① 目的妥当性 | ☒ 適切 | ☐ 見直し余地あり |
| ② 有効性 | ☒ 適切 | ☐ 見直し余地あり |
| ③ 効率性 | ☐ 適切 | ☒ 見直し余地あり |
| ④ 公平性 | ☒ 適切 | ☐ 見直し余地あり |

(3) 評価結果の根拠と理由

- 適切な事務執行がなされている。
- バス事業者も一定の経営努力はしているが、一概に利用者の増加を図ることは現実的には困難である。

(4) 次年度の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 (ただし、廃止・休止・現状維持は重複不可)

- | | | | | |
|---|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--|
| ☐ 廃止 | ☐ 休止 | ☐ 目的再設定 | ☐ 事業統合・連携 | ☒ 現状維持 |
| 事業のやり方改善 (☒ 有効性改善 ☒ 効率性改善 ☐ 公平性改善) | | | | |

(上記方向性に対する具体的な内容)

- 利用者実績やバス運転手不足を踏まえ、バス事業者と協議して、27年度は綾里線、外口線を綾里外口線に統合したほか、全体的に運行本数の見直しを行い、運航本数を減とした。
- 引き続き、地区住民やバス事業者と協議を行い、既存交通資源を活用しつつ、実証実験運行等を行いながら地域の実情に合った持続可能な公共交通体系の構築をめざして検討を進めていく。

(5) 改革・改善による期待成果

左記(4)により期待できる成果について該当欄に「●」を記入する。また、1次評価と内容が異なる場合には、1次評価の結果も「○」で記入する。

(廃止・休止の場合は記入不要)

		コスト		
		削減	維持	増加
成果	向上			
	維持	○	●	×
	低下		×	×

5 最終評価結果

(1) 行政経営推進会議等での指摘事項