

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	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	公共交通機関の利便性維持と利用促進			☐ 単年度のみ	01	07	01	01	07					
根拠法令				☒ 単年度繰返 (開始 平成8 年度～)											
所属	部課名	商工港湾部商業観光課			☐ 期間限定複数年度										
	課長名	鈴木 弘			【計画期間】										
	係名	交通担当	電話	0192-27-3111	年度～ 年度										
	担当者	山岸 健悦郎	内線	103	※全体計画欄の総投入量を記入										
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)					
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・25年度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26年度についても同様。 なお、平成23・24年度は、三陸鉄道が不通のため、甬嶺・砂子浜線として浦浜－砂子浜間に路線バス運行を市内バス事業者へ委託し、三陸鉄道南リアス線一部復旧に伴い、平成25年4月末で終了。 事業費は、バス事業者への補助金や運行委託料として支出した。										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		
										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) 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					⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)						
					名称				単位		
今年度計画(今年度に計画している主な活動) 前年度に同じ。					ア	国庫補助金申請回数			回		
					イ	補助金申請に係る乗降者調査回数			回		
					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 補助金を交付した路線バス事業者、路線バス運行受託事業者					⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)						
					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) ・路線バスの運行を維持しながら、利用者の増加等により赤字の解消を図ることによって、補助金額の減額につなげる。 ・公共交通としての路線バスの確保と、利便性の向上による利用者の増加が図られ、補助金交付額の減少につながる。					カ	補助金を交付した路線バス事業者			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) 利用者の利便性に配慮して運行する。					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	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											
投入量	事業費	財源内訳	国庫支出金	単位	年度	23年度(実績)	24年度(実績)	25年度(実績)	26年度(目標)	27年度(目標)	28年度(目標)
			千円			21,206	32,529	23,000	23,000	23,000	
			千円								
			千円								
			千円								
	人件費	一般財源	千円		8,537	10,501	20,961	22,000	22,000	22,000	
		事業費計(A)	千円		8,537	31,707	53,490	45,000	45,000	45,000	
		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	45,480	45,480	45,480	
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	1	1	1	
		ク									
⑦ 成果指標		サ	路線		4	8	8	8	8	8	
		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、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？ 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。
	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？ 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あり、廃止することは、生活基盤の崩壊につながる。
	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？ 補助の対象は、生活路線の不採算路線に対する補填を行っているものであり、不採算路線を維持しながら、赤字額を減少させ、補助金を減額することを意図していることから妥当である。
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？ 市内の路線は全て補助対象路線となっている。また新たな路線の計画は現在予定していない。
	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？ 交通弱者と呼ばれる人たちの生活の足が奪われることとなり、地域社会の生活基盤が崩壊し、過疎化に拍車がかかるなど、廃止することで逆に負のスパイラルに陥ることとなる。
	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】⇒ 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？ 利用者の需要に応じて運行する基本路線以外の迂回路線を運行するデマンドシステムや市直営事業等はいずれも多額の経費を伴うため、本事業より効果的とは言えない。 ☒ 他に手段がない ⇒【理由】⇒
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) バス事業者の経営努力と、利用者の増加により、補助金額の抑制が期待できる。
	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できないか？(アウトソーシングなど) 現在の事務は、必要最小限のものである。
公平性 評価	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？ 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。

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 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) <table border="1"> <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	(2) 全体総括(振り返り、反省点) 利用者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。 また、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、路線バス同士の乗り継ぎやJRとの連結などの、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) ☐ 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) 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、JRとの乗り継ぎなどの事業者側から見た対策を講じる必要があり、また市民が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。		(4) 改革・改善による期待成果 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 border="1" style="margin-top: 10px;"> <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> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td>●</td> <td></td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>低下</td> <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		×	×																			
(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、単なる市民の方たちへの周知や呼びかけ等での利用促進は期待できない。行政や企業等が一体となり、公共交通の利用促進といった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

(職 名) ※原則として施策の主管課長	(氏 名)
2次評価者	商業観光課長 鈴木 弘

(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)

- ・コミュニティバスの実証実験を含む市総合交通ネットワーク計画の具体的な実践により、今後の持続可能な交通体系の構築について検討していく。

(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