

| | | | | | |
|---|-------|---------------------|----|--|--|
| 事務事業名 | | 路線廃止代替バス運行支援事業 | | <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 | 04 潤いに満ちた快適な生活環境の創造 | | 事業期間 | |
| | 施策名 | 16 交通・港湾物流ネットワークの充実 | | 区分 | |
| | 基本事業名 | 04 公共交通網の整備・充実 | | 単年度繰返 | |
| 根拠法令 | | - | | ※期間欄に開始年度を記入 | |
| 所属 | 部課名 | 商工港湾部企業立地港湾課 | | 【開始年度】 | |
| | 課長名 | 富澤 武弥 | | - | |
| | 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) | | | | 事務事業区分 | |
| バス事業者が不採算路線として廃止した市内の4路線(基石線・丸森立根線・立根田谷線・綾里外口線)について、地域住民の日常生活に必要な不可欠なバス路線を維持するため、市がバス事業者に対し運行に要する事業費のうち、経常欠損額から国庫補助額を除いた損益分を補助することで、代替バスを運行してもらうもの。 | | | | A 政策事業 | |
| 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) | 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) ・対象路線に係るバス事業者への運行補助金の交付事務。 ・利用促進PR等。 | 名称 単位 |
| 今年度計画(今年度に計画している主な活動) 前年度と同様 | 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 市内バス路線事業者 | ⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標) |
| | 名称 単位 |
| | カ 市内路線バス事業者 社 |
| | キ |
| | ク |
| ③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) ・円滑に運行してもらう。 ・(バス路線を)維持してもらう。 | ⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標) |
| | 名称 単位 |
| 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。 | サ 補助金により維持したバス路線数 路線 |
| | シ 輸送人員 人 |
| | ス |

(2) 総事業費・指標等の推移

| 投入量 | 事業費 | 財源内訳 | 単位 | 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) | |
| 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 | | |
| | | 地方債 | 千円 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | | その他 | 千円 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | | 一般財源 | 千円 | 24,490 | 19,855 | 24,206 | 34,000 | 34,000 | 34,000 | |
| | 事業費計(A) | 千円 | 24,490 | 19,855 | 24,206 | 34,000 | 34,000 | 34,000 | | |
| | 人件費 | 正規職員従事人数 | 人 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 延べ業務時間 | 時間 | 120 | 120 | 120 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 人件費計(B) | 千円 | 480 | 480 | 480 | 0 | 0 | 0 | |
| | | トータルコスト(A)+(B) | 千円 | 24,970 | 20,335 | 24,686 | 34,000 | 34,000 | 34,000 | |
| ⑤活動指標 | | ア | 回 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | イ | 回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | ウ | 回 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| ⑥対象指標 | カ | 社 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| | キ | | | | | | | | | |
| | ク | | | | | | | | | |
| ⑦成果指標 | サ | 路線 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | | |
| | シ | 人 | 65,383 | 59,298 | 55,870 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | | |
| | 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。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。また、路線バスの見直しに伴い、平成26年度7路線から27年度は5路線（暮石線・丸森立根線・立根田谷線・日頃市線・綾里外口線）へ、さらに日頃市線廃止に伴い、平成28年度からは4路線となった。
 国庫補助「特定被災地域公共交通調査事業」を活用していたが、補助要件である応急仮設住宅の入居者がいなくなったことから、令和元年度からは国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用している。

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、国庫補助「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たが、平成31年5月末で仮設住宅の入居者がいなくなったことから、新たな国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」に切り替えることとなった。

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自家用車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かか？意図することが結果に結びついているか？ | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている ▼ 理由・内容 高齢者や、学生・生徒など自家用車を利用できない、いわゆる交通弱者と呼ばれる人たちの生活基盤の確保や仮設住宅等と市内中心部を結ぶ路線の設定等を行っており、必要な交通体系の確保につながっている。 |
| | 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？ | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" 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を支え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確保の妨げにつながる。 |
| | 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 補助の対象は不採算路線の運行事業者であり、路線維持並びに円滑な運行を意図としていることから、妥当である。 |
| 有効性 評価 | ④ 成果の向上余地 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 現在、国庫補助事業で対象となる路線については、全て、補助を受けて運行を維持しており、現状では、向上の余地はない。 |
| | 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 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の確保が妨げられ、過疎化が進行する。 |
| 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 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。 |
| | 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) | <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。今後、運行に係る財源獲得のための補助金事務や路線の見直しの検討などにより、業務時間は増える見通しである。 |
| 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 市内路線の運行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 | (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"> <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>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 | 向上 | ● | | | 維持 | | | × | 低下 | | × | × | <p>自家用車の普及、人口減少・少子化の進展等により路線バス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。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ことで、事業費の削減を図る必要がある。また併せて、利用の少ない路線の見直しを含め、交通網の再編も検討していく必要がある。</p> |
| | コスト | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 削減 | 維持 | 増加 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 向上 | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持 | | | × | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 低下 | | × | × | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <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。 (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)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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) | <p>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ことで、事業費の削減を図る必要がある。また、バス事業者の経営努力や不採算路線の再編などについても併せて検討し、持続可能な交通体系を構築していく必要がある。</p> |