

事務事業名	市民バス整備事業	所属部	政策企画部	所属課	地域振興課
政策名	総合計画(Ⅱ)環境に配慮した安全・快適な生活環境づくり《定住環境》	所属G	公共交通・国際交流グループ	課長名	小川 忍
施策名	(09)公共交通ネットワークの整備	担当者名	加藤 健一	電話番号(内線)	0854-40-1014 3519
基本事業名	(023)交通体系の充実・強化	予算科目	会計 0110057502 款 項 目 中事業	バス対策事業	

1 現状把握の部

(1)事業概要

①事業期間	②事業の内容(期間限定複数年度事業は全体像を記述)	③開始したきっかけ(いつ頃どんな経緯で開始されたのか?)
<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返(16年度~) <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度(年度~年度)	雲南市民バス事業を継続的に安全に行うために、計画的に車両の更新を行う。(目安は、車両年数が10年を経過あるいは走行距離が50万キロでの更新が望ましい)	合併以来、車両の更新がされておらず、ほとんどの車両が10年以上経過し、走行距離も30万キロ~50万キロ以上となっている。このため、修繕費も年々高額になっている。今後、車両本体自体の腐食による故障が発生し、修繕では効かない故障の発生も懸念される。車両の故障による事故などはあってはならない。

(2)トータルコスト

		単位	21年度(決算)	22年度(決算)	23年度(決算)	24年度(計画)	25年度(計画)	全体計画
①事業費の内訳(概要)	国庫支出金	千円			22,834			
	県支出金	千円						
	地方債	千円				10,000		
	その他	千円						
	一般財源	千円						
事業費計(A)		千円	0	0	22,834	10,000	0	
②延べ業務時間の内訳(業務の流れ等)	正規職員従事人数	人			1	1		
	延べ業務時間	時間			40	40		
	人件費計(B)	千円	0	0	158	0	0	
トータルコスト(A)+(B)		千円	0	0	22,992	10,000	0	

(3)事務事業の手段・目的・上位目的及び対応する指標

手段	① 主な活動	指標名	単位	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	最終
				(実績)	(実績)	(実績)	(目標)	(目標)	
② 23年度実績(23年度に行った主な活動)	市民バス購入に伴う売買契約事務	⑤ 活動指標							
		ア 更新台数	台	0	0	3	1	3	
		イ							
		ウ							
		エ							
③ 24年度計画(24年度に計画している主な活動)	中型33人乗りバス購入 1台	オ							

目的	② 対象(誰、何を対象にしているのか)	指標名	単位	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	最終
				(実績)	(実績)	(実績)	(目標)	(目標)	
③ 意図(対象がどのような状態になるのか)	バス車両	⑥ 対象指標							
		ア 保有台数	台	28	28	29	29	29	
		イ							
		ウ							
		エ							
④ 結果(どんな上位目的に結び付けるのか)	公共交通機関を使って日常生活で安全・便利に移動ができるようにする。	⑦ 成果指標							
		ア 10年経過車両数	台	22	22	19	18	20	
		イ							
		ウ							
		エ							
⑧ 上位成果指標	ア 公共交通に満足している市民の割合	%	35.5	39.8	37.5	39	39.5	40	
	イ								

(4)事務事業の環境変化、住民意見等

① 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどうか変化しているか? 開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか?	② この事務事業に関するこれまでの改革改善の取り組み経緯	③ この事務事業に対して関係者(市民、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?
5年経過することにより、当時と比べ車齢が10年を超える車両が増加した。バス運行を取り巻く状況も、高速バスの死亡事故により、安全な運行と運行管理の再点検が求められている。	必要に応じて修繕により対応している。近年、車両の老朽化により修繕内容も変化し、また修繕費についても高額となっている。修繕で効くうちはよいが、いずれ修繕できない故障の発生が考えられる。	車両の故障により代替車両での運行も行なっているが、故障が増えるため、代替車両の確保が困難となり、安全運行に支障をきたしている。また、運行計画とおり運行することも困難となっている。車両の老朽化により乗り心地が悪いうえ、自動ステップなどがない車両は車高が高く、高齢者などに利用しにくい現状となっている。

事務事業名	市民バス整備事業	所属部	政策企画部	所属課	地域振興課
-------	----------	-----	-------	-----	-------

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市(町)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?	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている ⇒【理由】↷ 安全に計画とおり運行できる。利用者に優しい。
	② 公共関与の妥当性 なぜこの事業を市(町)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 ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である ⇒【理由】↷ 雲南市が直接運行管理する市町村有償運送事業である。
	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?	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 適切である ⇒【理由】↷ 市民バス整備事業である。
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 checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input type="checkbox"/> 向上余地がない ⇒【理由】↷ 年次の計画的にバス車両を更新する必要がある。28台保有しており、1年に1台更新しても、最後に更新する車両は40年経過することとなり、現実的に運行は不可能となる。市民バスの再編計画による車両の適正台数への移行を行ったうえでも、年に最低でも3台の更新が必要と思われる。
	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?	<input type="checkbox"/> 影響無 ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 影響有 ⇒【その内容】↷ 市民バスの安全で計画的な運行が不可能。
効率性 評価	⑥ 類似事業との統廃合・連携の可能性 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?	<input checked="" type="checkbox"/> 他に手段がある ↷ (具体的な手段, 事務事業) <input type="checkbox"/> 統廃合・連携ができる ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 統廃合・連携ができない ⇒【理由】↷ スクールバスとの連携が考えられるが、市民バスのほとんどがスクール混乗となっており、なっていない地域(掛合・三刀屋鍋山)についてはできない地理的・事業的状況があるため。
	⑦ 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 type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】↷ 小型車両化できる路線は、小型車両化することにより、中型バス1台の購入資金で小型車両2台の購入が可能となり、更新速度も2倍となる。
	⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 やり方の工夫で延べ業務時間を削減可能か? 成果を下げずに正職員以外や委託でできないか?	<input type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】↷ 備品購入であり、人件費の削減余地はない。
公平性 評価	⑨ 受益機会・費用負担の適正化余地 事業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・公正か?	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】↷ ⇒3 今後の方向性・改革改善に反映 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である ⇒【理由】↷ すべての市民が利用できるバスであるため、公平・公正である。

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) 全体総括(振り返り、反省点)																						
① 目的妥当性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり ② 有効性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり ③ 効率性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり ④ 公平性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり	合併以来、車両の更新がされておらず、ほとんどの車両が10年以上経過し、走行距離も30万キロ~50万キロ以上となっているため、早急な更新が必要とされる。今後、修繕では効かない故障の発生も懸念され、車両の故障による事故や運休などがあるてはならない。																						
(3) 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 <input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(公平性改善) <input type="checkbox"/> 現状維持(従来通りで特に改革改善をしない) 年に最低でも3台の更新	(4) 改革・改善による期待成果 <table border="1"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">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></td> <td>低下</td> <td>×</td> <td></td> <td>×</td> </tr> </table> (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	×		×
				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(壁)とその解決策 今まで計画的な更新が全くされておらず、28台の車両寿命が一度にやってくる。車両更新費用の大幅な予算化と、市民バス再編計画による車両の適正台数への移行と計画的な更新により、安全運行を確保する。																							