

事務事業名	市民バス運行管理事業	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 款 項 目 01 1 0 05 75 03	中事業	市民バス運行事業

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)	市民の交通手段の確保を図り、公共の福祉の増進に資するため、道路運送法第79条の規定により市町村運営有償運送バスを運行する事業。	路線バスからの民間バス運行事業者(一畑バス・JRバスなど)の撤退を契機とし、自治体が代替措置として実施。時期については、旧町村で異なるが、平成11年度~平成13年度にかけて運行を開始した路線が多い。

(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)	事業内訳	国庫支出金						
		県支出金	8,989	9,341	8,371	5,000	5,000	
		地方債						
		その他	30,461	29,818	28,591	27,200	25,800	
		一般財源	130,891	132,981	149,372	149,800	151,200	
	事業費計(A)	千円	170,341	172,140	186,334	182,000	182,000	
②延べ業務時間の内訳(業務の流れ等)	人件費	正規職員従事人数	2	2	2			
		延べ業務時間	時間	1,127	1,479	1,368		
	トータルコスト(A)+(B)	千円	174,639	177,890	191,727	182,000	182,000	

(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(実績)	22年度(実績)	23年度(実績)	24年度(目標)	25年度(目標)	最終(目標)
	23年度実績(23年度に行った主な活動)	⑤ 活動指標							
	市内27路線の運行管理等業務(運行等業務委託契約事務、通行規制、苦情対応など)、県交付金交付申請事務、市民バス再編計画策定業務 など	ア 路線数	路線	27	27	27	27	27	
	24年度計画(24年度に計画している主な活動)	イ 運行便数	便	137	131	130	130	130	

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(実績)	22年度(実績)	23年度(実績)	24年度(目標)	25年度(目標)	最終(目標)
	市民	⑥ 対象指標							
		ア 人口	人	42,402	41,917	41,159	41,032	40,650	
	③ 意図(対象がどのような状態になるのか)	⑦ 成果指標							
	市内での移動を快適、円滑にできる。	ア 市民バス利用者数(だんだんタクシー除く)	人	255,753	251,730	240,331	240,000	240,000	
上位目的	④ 結果(どんな上位目的に結び付けるのか)	⑧ 上位成果指標							
	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。	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

(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?
平成18年の道路運送法等の改正に伴い民間バス事業者と同レベルの運行管理体制が義務付けられた。また、少子化に伴い登下校時の安全対策によるバス通学のニーズが高くなっている。今後は学校統合によるスクールバス運行の必要性があり、スクール混乗と専用便のあり方を検討し、効果的効率的な市民バス運行が求められている。	スクールバスとの一体化や吉田地域へのデマンド型バスの導入など利便性の維持向上と経費節減による効率化を図るための見直しに取り組んでいる。	①JR路線との競合回避に関し、JRより申し入れがあったが役割分担を図り解消した。②市民バスのルート及びダイヤ変更要望③市民・議会から昼間の利用者数が少なく「空バスが走っている」「燃料資源のムダ遣い」などと指摘されている。

事務事業名	市民バス運行管理事業	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】↘ 市民バスは公共交通機関のひとつとして民間交通の空白地帯にバスを運行することにより、住民に必要な移動手段として利用されている。
	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】↘ 民間バス事業者が撤退したことにより、交通弱者に対する支援のため、代替として市が運行せざるを得ない。また、一般利用と通学利用が混乗するスクールバス混乗型で運行している路線もあり、市が事業実施する必要がある。
	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?	<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】↘ 人口減少、少子化、マイカー依存型のライフスタイルとなっている中、現状の市民利用(一般・高校生・子ども)の拡大は見込めない。合併後6年が経過し、旧町村を前提としない抜本的な交通計画の再編が必要。
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】↘ 運行形態やルート・便数・時間帯など市民バス運行を抜本的に見直し、より効果的効率的な運行を図り、利便性を維持向上させていくことで、利用者の満足度を高めることができる。
	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】↘ 児童・生徒や高齢者など交通手段が限られる方の移動手段が無くなるため、市民生活への影響は大きい。高齢者については生存権、子どもについては学習する権利の侵害となる。
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ありますか? 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) スクールバス事業、民間バス・タクシー事業者等の新規参入による一定の代替措置は可能である。 <input checked="" 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 type="checkbox"/> 統廃合・連携ができない ⇒【理由】↘ 市民バスとスクール専用バスが同じルート及びダイヤで運行している路線は、1車両での収容能力があれば混乗型への統合が可能。
	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 checked="" 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】↘ 運行管理業務委託費については、最低単価等で設計しており、安全運行及び管理体制などを重視すると、これ以上の事業費の削減は難しいが、委託範囲を一本化したり、デマンド型など経費節減が期待できる運行手法の導入により事業費の削減は可能性である。
公平性 評価	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きないか?	<input checked="" 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】↘ 上記、委託事業者の一本化が実現すれば、契約事務、連絡調整などの事務量が削減できる。
	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】↘ 市民バス運行は、交通弱者の市内移動手段であり、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	人口減少・少子高齢化が進む中、利用者の増は見込めず、市民バスの利用者についても、年々減少している現状にある。しかしながら、交通弱者の移動手段を維持確保し、運行経費の抑制を図りながら、新たなデマンド交通システムの導入による利便性の向上を行ない、利用促進と継続的な市民バス運行を図る必要がある。																					
(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)	(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="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> (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																						
市民(利用者)の理解が得られることが前提。 庁内関係部局及び公共交通関係機関(民間バス・タクシー事業者、JRなど)との連携。																						