

事務事業名	生活路線バス対策事業	所属部	政策企画部	所属課	うんなん暮らし推進課
政策名	(Ⅱ)安全・安心で快適なまち<<定住環境>>	所属G	定住・公共交通グループ	課長名	高田 浩二
施策名	(13)公共交通ネットワークの充実	担当者名	藤本 万葉	電話番号	0854-40-1014 (内線) 2321
目的:対象	公共交通機関利用者 意図 市内及び市外に向けて安全・便利に移動できる。	予算科目	会計 款 大事業 大事業 0 1 1 0 0 1 事業名 項 目 中事業 中事業 0 5 7 5 6 7 事業名	公共交通総務管理事業 バス運行対策費補助金	
基本事業名	(036)公共交通体系の確保				
目的:対象	公共交通機関利用者 意図 公共交通機関を利用できる。				

1 現状把握 [DO]

(1) 事業概要

① 事業期間	<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返 (H16 年度 ~) <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 (年度 ~ 年度)
② 事業内容 (期間限定複数年度事業は全体像を記述)	(一畑バス) 生活交通路線として維持・確保が必要と認められた路線に対し補助金(国・県・市町村)を交付する。 ・対象路線 一畑バス(株)大東線 ・補助負担割合 雲南市58.3%、松江市41.7% (飯南町) 中国横断自動車道尾道松江線開通に伴う高速バス飯南町地内不通過に対応した代替輸送手段として運行している飯南町営バスへの負担金。 ・対象路線 赤名吉田線

(2) 事務事業の手段・指標

手段	① 主な活動					
	R元年度実績(R元年度に行った主な活動) (一畑バス) 補助金交付事務、島根県生活交通確保対策協議会への参画による事業検討(飯南町) ・運行主体の飯南町への負担金の支払い ・雲南市民バスとの接続確保のための、飯南町とのダイヤ改正協議 ・平成31年4月より、従来の「赤名吉田線」の運行に加え、「谷・赤名・頓原線」1便の始点延長が始まった	R2年度計画(R2年度に計画する主な活動) 令和元年度と同様				
	② 活動指標	単位	H29年度(実績)	H30年度(実績)	R元年度(実績)	R2年度(計画)
ア	一畑バス:対象路線数	路線	1	1	1	1
イ	一畑バス:運行便数	便	8	8	8	8
ウ	飯南町:対象路線数	路線	1	1	2	2
エ	飯南町:運行便数(往復)	便	4	4	5	5

(3) 事務事業の目的・指標

目的	① 対象(誰、何を対象にしているのか)	③ 対象指標	単位	H29年度(実績)	H30年度(実績)	R元年度(実績)	R2年度(計画)
	① 市民	ア 補助金交付対象事業者	事業者	2	2	2	2
		イ 人口	人	37,794	37,012	36,248	37,004
		ウ					
	② 意図(対象がどのような状態になるのか)	④ 成果指標	単位	H29年度(実績)	H30年度(実績)	R元年度(実績)	R2年度(計画)
	① 補助金交付により民間バス路線を維持確保する。 ② 市内外への移動手段を確保する。	ア 一畑バス:利用者数	人	89,949	70,904	70,136	70,000
		イ 飯南町:利用者数	人	8,328	9,546	10,588	10,000
		ウ					

(4) 事務事業のコスト

① 事業費の内訳 (1年度決算)	② コストの推移	単位	H29年度(決算)	H30年度(決算)	R元年度(決算)	R2年度(計画)
一畑バス(株)「大東線」への運行補助金 8,574千円	財源内訳 国庫支出金 県支出金 地方債 その他 一般財源	千円				
飯南町「赤名吉田線」への運行負担金 3,022千円		千円	249	264	655	655
	事業費計(A)	千円	7,996	11,517	10,941	11,241
	人件費	人	2	2	2	
	正規職員従事人数	時間	113	113	113	
	延べ業務時間	千円	461	490	479	
	人件費計(B)	千円	8,706	12,271	12,075	
	トータルコスト(A)+(B)	千円				

(5) 事務事業の環境変化、住民意見等

① 環境変化 (この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 改革改善の経緯 (この事務事業に関してこれまでどのような改革改善をしているか?)	③ 関係者からの意見・要望 (この事務事業に対して市民、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?)
(一畑バス) 車輛の老朽化・運転手不足等により路線バスの経営環境は年々厳しさを増している中、平成29年度から補助方式を全額欠損補助に変更し補助額を増額、路線維持を図っている。 (飯南町) 高速バスが、国道54号から中国横断自動車道尾道松江線に路線変更して運行されることに伴い、通院や買い物といった生活路線維持のため、代替路線として運行する。	運行実績・要望を踏まえ、運行路線や運行時間等について改善を図っている。 (一畑バス) 負担金が増加傾向であることから、欠損補助の在り方について松江市・出雲市と協議している。 (飯南町) 地域からの要望を受け、谷・赤名・頓原線1便の始点を「道の駅とんぼら」バス停から「恩谷バス停」まで延長した。	(一畑バス) 市に寄せられた意見・要望について、運行会社と協議し、一部運行内容変更反映されている。 (飯南町) 通院や買い物といった生活路線がなくなることから、雲南市民、飯南町民や関係機関等から代替路線の維持についての要望が強い。

2 事後評価【SEE】

A 目的 妥当性	① 政策体系との整合性 この事務事業の目的は市の政策体系に結びつくか？ 意図することが結びついているか？	見直し余地があるとする理由	
	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている * 余地がある場合 →		
	② 公共関与の妥当性 なぜこの事業を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 * 余地がある場合 →	
B 有効性	③ 対象・意図の妥当性 対象を限定・追加する必要はないか？意図を限定・拡充する必要はないか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 適切である * 余地がある場合 →	
	④ 成果の向上余地 成果を向上させる余地はあるか？ 成果を向上させるため現在より良いやり方ははないか？ 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 <input type="checkbox"/> 向上余地がない	理由 実施主体に次のことを要望し市も支援する。 ①便数増は難しいが、利用促進PRをすることで利用者の増が見込める ②利便性(ルート・時間帯)の高い運行形態への見直しによる利用者満足度の向上
	⑤ 廃止・休止の成果への影響 この事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は？	<input type="checkbox"/> 影響無 <input checked="" type="checkbox"/> 影響有	理由 交通弱者(病院への通院、・高校への通学)の移動手段が無くなるため市民生活への影響は大きい。
C 効率性	⑥ 類似事業との統廃合・連携の可能性 目的達成には、この事務事業以外の手段(類似事業)はないか？ ある場合、その類似事業との統廃合・連携ができるか？	<input type="checkbox"/> 他に手段がある * ある場合 → (具体的な手段や類似事業名) <input type="checkbox"/> 統廃合・連携ができる <input type="checkbox"/> 統廃合・連携ができない <input checked="" type="checkbox"/> 他に手段がない	理由 大東-松江間及び雲南市掛合町-飯南町上赤名のバス運行は、この路線だけであり、他に手段がない。
	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 <input type="checkbox"/> 削減余地がない	理由 一畑への補助金については赤字分を補助金で補填する事業であり、企業努力により利用者(運賃収入)の増及び運行経費の削減を図れば、赤字を減少させることは可能。なお、赤名町への負担金は運行距離按分を基に負担しているため削減はできない。
	⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 成果を下げずにやり方の工夫で延べ業務時間を削減できないか？ 正職員以外や外部委託ができないか？	<input type="checkbox"/> 削減余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない	理由 補助金、負担金を交付する一定の事務なので、これ以上の削減余地はない。
D 公平性	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 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である	理由 受益者は市民全体であり、適切である。また、受益者負担は距離制運賃のため公平・公正である。
評価 の 総 括	① 1次評価者としての評価結果	② 1次評価結果の総括(根拠と理由)	
	A 目的妥当性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり B 有効性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり C 効率性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり D 公平性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり	飯南町及び一畑バスが運行主体として行っている路線であるが、市民生活を維持していく上で必要不可欠な路線である。代替バスを市営で運行することは困難であり、今後も市の支援により路線を維持・確保しなければならない。実際に運行する中で、市民要望も踏まえ、運行路線や運行時間等について、改善を図っていく必要がある。	

3 今後の方向性【PLAN】

① 1次評価者としての事務事業の方向性(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)	② 改革・改善による期待成果 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <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> <p style="font-size: small;">廃止・休止の場合は記入不要。 コストが増加(新たに費やし)で成果が向上しない、もしくはコスト維持で成果低下では改革・改善とはならない。</p>			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		×	×																		
一畑バスについては、大東線の運行を現状どおり維持してもらうことが前提にあるが、補助金の削減を図るためには、一畑バスと市で経常収益が増加するよう、利用促進を図る必要がある。飯南町生活路線バスについては、今後も運行状況を検証しながら次年度以降の取り組みへ反映させていく。																						