

事務事業名	だんだんタクシー運行事業	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	金森 里志
施策名	(13)公共交通ネットワークの充実	担当者名	丹波 鉄也	電話番号	0854-40-1014 (内線) 2323
目的	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 011002 款 11002 目 7505 大事業名 大事業名 中事業名 中事業名	公共交通対策事業 だんだんタクシー事業	
基本事業名	(037)多様な交通サービスの提供				
目的	公共交通機関利用者 意図 多様な交通サービスを利用できる。				

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)	デマンド型乗合タクシー運行事業。運行をタクシー事業者への委託により実施。通称「だんだんタクシー」住民の移動手段確保を目的とする。

(2) 事務事業の手段・指標

手段	① 主な活動					
	R2年度実績(R2年度に行った主な活動) 【大東町】:5路線 平日4便運行 春殖・幡屋線、佐世線、阿用・久野線、海潮線、塩田線 【加茂町】:1路線 平日2便運行 加茂線 【木次町】:2路線 平日5便運行 日登線、西日登線 【三刀屋町】:3路線 平日4便運行 鍋山線、飯石・中野線、高窪・伊萱線 【掛合町】:2路線 通常ダイヤ:平日11便 北部線、南部線	R3年度計画(R3年度に計画する主な活動) 【大東町】:5路線 平日4便運行 春殖・幡屋線、佐世線、海潮線、塩田線 平日5便運行 阿用・久野線 【加茂町】:1路線 平日2便運行 加茂線 【木次町】:2路線 平日5便運行 日登線、西日登線 【三刀屋町】:3路線 平日4便運行 鍋山線、飯石・中野線、高窪・伊萱線 【掛合町】:2路線 通常ダイヤ:平日11便 北部線、南部線				
	② 活動指標	単位	H30年度(実績)	R元年度(実績)	R2年度(実績)	R3年度(計画)
ア	路線数	路線	13	13	13	13
イ	運行便数	便	66	66	66	67
ウ	運行日数	日	245	243	244	243
エ						

(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	H30年度(実績)	R元年度(実績)	R2年度(実績)	R3年度(計画)
	市民	ア 人口	人	37,012	36,248	36,024	36,500
	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	H30年度(実績)	R元年度(実績)	R2年度(実績)	R3年度(計画)
	大東町、加茂町、木次町、三刀屋町、掛合町エリアでの利便性の高い移動手段を提供する。	ア 利用者数	人	26,546	28,466	25,153	28,000

(4) 事務事業のコスト

① 事業費の内訳 (2年度決算)	② コストの推移	単位	H30年度(決算)	R元年度(決算)	R2年度(決算)	R3年度(計画)
【だんだんタクシー事業】 ・消耗品費 57千円 ・委託料 55,508千円(運行業務) 計 55,565千円	財源内訳 国庫支出金 千円 県支出金 千円 地方債 千円 その他 千円 一般財源 千円 事業費計(A) 千円		8,325	13,308	12,732	13,308
	正規職員従事人数 人 延べ業務時間 時間 人件費計(B) 千円		2 437 1,893	2 437 1,853	2 437 1,839	2
	トータルコスト(A)+(B) 千円		57,193	59,687	57,404	

(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?)
高齢化の進行に伴い、玄関から玄関まで送迎するだんだんタクシーの利便性が日常生活の移動手段として求められている。平成26年度大東町海潮線と三刀屋町鍋山線、平成27年度大東町春殖・幡屋線、佐世線、阿用久野線、三刀屋町飯石中野線、高窪伊萱線。平成28年度大東町塩田線。平成29年度木次町日登線、西日登線、平成30年度加茂町加茂線が本格運行を開始。	導入に際しては、1年間の実証運行後、本格運行判断基準に基づき本格運行への移行を図ってきており、平成30年度に市内全域で本格運行を開始した。今後、網形成計画及び再編実施計画に基づき、利便性向上と効率的な路線再編の両立を図るため、だんだんタクシーの増便に向けて市民バスの見直しを行っていく。	市民や議会からは、だんだんタクシーの増便やエリア拡大、土日運行、助成制度の拡充等について要望を受けており、定時定路線型の市民バスから、タクシー型のサービスへの移行(拡充)を求める声がある。

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？ <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 →	見直し余地があるとする理由	
	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 →		
	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 →		
B 有効性	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 他の交通機関(市民バス・JR・民間路線バス)との接続改善による利便性向上については向上の余地がある。	
	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、特に高齢の方の通院・買物等日常生活を維持するための移動手段が確保できなくなるため影響は大きい。	
	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 checked="" type="checkbox"/> 他に手段がある * ある場合 → <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 type="checkbox"/> 他に手段がない	(具体的な手段や類似事業名) 市民バス運行管理事業 理由 だんだんタクシーは主に地域内移動を担い、広域移動については市民バス吉田大東線が担っているため、同路線との接続を今後も継続して改善を図っていく。	
C 効率性	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 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない	理由 運行1運行便当たりの単価を設定、実績に応じて月締めで運行業務委託料を支払っているため、契約の見直し以外に事業費の削減余地はない。	
	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 運行実績の多少に関わらず、契約・支払事務等の管理事務が一定量あるため。	
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 現在、だんだんタクシーは雲南市旧町村全域にて一乗車料金300円均一で運行中。市民バス一乗車料金200円と比較し料金格差があるが、ドア・トゥ・ドアによるデマンド型乗合方式による利便性からすると妥当である。	
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 checked="" type="checkbox"/> 適切 <input 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

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 checked="" 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 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																					
これまで、平成20年度策定した『雲南市地域公共交通総合連携計画』及び平成23年度に策定した『雲南市公共交通再編計画』に基づき事業展開してきた。しかしながら、利用者減少路線もあることから、今後は令和元年度に策定した『雲南市地域公共交通網形成計画』、令和2年度に策定した『雲南市地域公共交通再編実施計画』に基づき、限られた予算の中でより住民ニーズに合う事業の在り方について検討する。	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">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> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;"> 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		×	×																		