

事務 事業名	コード1	0231	コミュニティバス等運行事業	課	企画政策課					
	コード2			所属班	企画調整班					
			☒ 主要事業	電話番号	62-5307	内線	214			
政策 体系	基本方針	1	安全で魅力のあるまちづくり	予算	会計			款	項	目
	施策	2	道路・公共交通網の整備	科目	一般会計			02	01	10
	施策の展開	6	バス交通の整備	根拠	道路運送法、道路法、地域公共交通確保維持改善					
	基本事業	26	コミュニティバス運行事業	法令	事業費補助金交付要綱					

1 現状把握(Do)

(1)事業概要

① 事業期間	② 事業の内容 ※何をどのようにする事業なのか、市民が理解できるよう記述する、行政用語は使わない
☒ 単年度繰返 ☒ 平成 11 年度～ ☐ 開始年度不詳 ☐ 期間限定複数年度 平成 年度～ 平成 年度まで ※全体像を記述⇒	自家用自動車を運転できない方、高齢者や学生の方などに通院・通学等に利用してもらったり、買い物や公共施設の利用してもらったりするため。また交通不便地域の交通手段を確保するため。 【業務の流れ】 運行計画の策定→国庫補助金の申請→運行主体へ旭市運行事業費補助金交付の手続き(通年を通して停留所の管理等)

(2)トータルコスト

① 事業費の内訳(費目等)
報償金、費用弁償、消耗品、印刷製本費、土地等借上料、コミュニティバス停留所標識購入費、バス運行助成金
② 延べ業務時間の内訳
運行計画の作成・編集、国庫補助金申請事務、旭市コミュニティバス運行事業費補助金交付事務、停留所の管理等

	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)	26年度 (計画)
事業費	国庫支出金	千円					
	都道府県支出金	千円					
	地方債	千円					
	その他	千円	15,226	23,865			
	一般財源	千円	41,835	44,806	48,162	46,550	
	事業費計(A)	千円	57,061	68,671	48,162	46,550	0
人件費	正規職員従事人数	人	0.50	0.50	0.50	0.48	
	延べ業務時間	時間	999	999	999	972	
	人件費計(B)	千円	3,796	3,796	3,796	3,694	0
	トータルコスト(A)+(B)	千円	60,857	72,467	51,958	50,244	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	⑤ 活動指標名	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)	26年度 (計画)
	23年度実績(23年度に行った主な活動) 干潟地区ルート本格運行開始	ア 1日当たりの便数 (土・日曜日、祝日)	便	33 (32)	33 (25)	33 (25)	33 (25)		
	24年度計画(24年度に計画している主な活動) 運賃収入以外の収入など(広告収入等)の新たな収入を見込むことで、収支率を上げる	イ ルート数	系統	18	19	19	19		
		ウ 停留所数	箇所	270	265	269	269		
目的	② 対象(誰、何を対象にしているのか)	⑥ 対象指標名	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)	26年度 (計画)
	市民	ア 旭市の登録人口	人	70,138	69,749	69,223	69,058		
	③ 意図(対象がどのような状態になるのか)	イ							
	通院、通学・通勤、買い物、公共施設の利用等ができるようになることにより生活の活動域が広がる	⑦ 成果指標名(考え方)	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)	26年度 (計画)
上位目的	④ さらに、どんな上位目的に結び付けるのか	ア 年間利用者数	人	112,390	104,385	95,536	96,000		
	交通弱者・交通不便者のコミュニティバス利用満足度	イ 「旭中央病院」及び「滝郷診療所前」、「旭駅」、「旭駅東」、「干潟駅」、「飯岡駅」で降車した人数	人	42,014	40,614	38,847	38,900		
		⑧ 上位成果指標名(考え方)	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)	26年度 (計画)
		ア ()							
		イ ()							

(4)事務事業の環境変化、住民意見等

① 開始したきっかけは何か？どんな経緯で始まったか？	② 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か？	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？
利用者の減少により民間路線バスの減便や路線廃止が行われた。そのことから、高齢者等をはじめとした交通弱者の交通手段を確保するため、合併前の各市町によりコミュニティバスや通院バスを運行していた。	少子高齢化により、通学等で恒常的に利用する方が減ったため、全体利用者数として減少傾向となっている。便数は利用状況やJRの運行状況に即してダイヤの変更を行っている(時間帯は通学・通勤の時間帯(朝)や通院の時間帯(朝・夕)を考慮している)。	現行ルート外の住民から新たなルートの要望・延伸、利用者からは運行回数の増加などの要望がある。

事務事業名	コミュニティバス等運行事業	課名	企画政策課	班名	企画調整班
-------	---------------	----	-------	----	-------

2 評価(Check1)担当者による事後評価

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の政策体系に結びつくか？意図することが上位目的に結びついているか？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 結びついている ⇒【理由】 乗降実績から、通院、通学に利用されていると思われることがわかるため
	② 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？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 適切である ⇒【理由】 コミュニティバスの対象については、交通弱者や交通不便地域の住民のみではなく、だれでも利用できるため(対象を限定するとさらに運賃収入が減る)
	③ 行政関与の妥当性 なぜこの事業を市が行わなければならないのか？税金を投入して実施すべきか？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 妥当である ⇒【理由】 今後、さらなる高齢化に伴い、交通弱者や交通不便地域の住人の移動手段として公共交通は欠かせないものであり、その輸送サービスを確保するため
有効性 評価	④ 成果の現状水準 あるべき水準や目標に達しているか？近隣市や類似団体と比較してどうか？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 妥当である ⇒【理由】 交通不便者等、移動の代替手段がない人の通院、通学・通勤、買い物、公共施設の利用の役に立っているため
	⑤ 成果の向上余地 次年度以降の成果向上が期待できるか？事務事業を取り巻く環境変化等を考慮するかどうか？	☐ 活動量を増やせば成果は向上する ⇒【理由】 ☒ 活動量を増やさなくても、やり方を工夫することで成果は向上する ⇒【理由】 ☐ 活動量を増やしたり、活動を工夫したりしても、今以上成果は向上しない ⇒【理由】 利便性のPRにより利用者を増やすことができる
	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、この事務事業の他(民間・国県を含む)に方法があるか？ ↓ 他に手段がある場合 (1)具体的にはどのような事務事業か？ (2)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？	☐ 他に手段がある ↳ (1) 事務事業名：() (2) ☐ 統廃合ができる ⇒【理由】 ☐ 連携ができる ⇒【理由】 ☐ 既に統廃合・連携している ⇒【理由】 ☐ 統廃合・連携ができない ⇒【理由】 すでに民間事業者が採算性が合わないと判断して規模縮減・撤退した事業のため ☒ 他に手段がない ⇒【理由】
効率性 評価	⑦ 事業費の削減余地(表面トータルコストの事業費部分) 事業費を削減できないか？(経費の精査、過剰仕様の適正化、回数削減、住民の協力、アウトソーシングなど)	☒ 削減余地がある ⇒【理由】 ☐ 削減余地がない ⇒【理由】 利便性のPRにより利用者を増やすことで、運賃収入を上げ、収支率を上げる
	⑧ 人件費の削減余地(表面トータルコストの人件費部分) やり方の工夫(業務プロセスの改善など)や臨時職員の活用・委託により、正規職員の延べ業務時間を削減できないか？	☐ 削減余地がある ⇒【理由】 ☒ 削減余地がない ⇒【理由】 退職後の運転手を再任用するなどにより、すでにコストダウンをしているため。過度なコストダウンにより輸送の安全性の低下を招く危惧があるため
公平性 評価	⑨ 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いないか？受益者負担が公平・公正になっているか？	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】 ☒ 公平・公正である ⇒【理由】 主な対象は交通弱者だが、だれでも利用できる公共性が高いバスのため

3 評価(Check2)担当課長による評価結果と総括

(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 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり ② 有効性 ☐ 適切 ☒ 見直し余地あり ③ 効率性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり ④ 公平性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり	交通空白地域の格差是正を目指すべく新たなルート変更を行う場合、現状のバス台数では対応できない状況となるため、台数の増加、運転手の増員が必須となる。そうすると大幅な支出増加となってしまうため、全ての要望に答えることができない。

4 今後の方向性(事務事業担当課案)(Plan)

(1) 今後の事業の方向性(複数選択可) ※2～3年後を目処にした方向性			(3) 改革・改善による期待成果 (廃止・休止の場合は記入不要)																							
☐ 目的再設定 ☒ 事業のやり方改善による成果向上 ☐ 事業のやり方改善による事業費削減 ☐ 受益機会の適正化 ☐ 廃止・休止			<table border="1"><thead><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="3">コスト</th></tr><tr><th>削減</th><th>維持</th><th>増加</th></tr></thead><tbody><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></tbody></table>					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																									
☐ 行政関与の見直し ☐ 事業統廃合・連携(関連事業： ☐ 事業のやり方改善による延べ業務時間削減 ☐ 費用負担の適正化																										
(2) 改革改善案について ※いつまでに、なにを、どうするのか？																										
① 次回「旭市公共交通会議」において、ルート変更について議論する。 ② 広告掲載を開始する。 ③ ④																										
(4) 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																										
① 目的地として駅と病院がほとんどであるため、各地区の要望に添えないのが実態である。解決策は難しい。 ② ③ ④																										