

事務 事業名	コード1	4700	バス路線維持対策事業	課	企画政策課					
	コード2		地方バス路線維持費補助金	所属班	企画調整班					
			☐ 主要事業	電話番号	62-5307	内線	214			
施策 体系	基本方針	1	安全で魅力のあるまちづくり	予算科目	会計		款	項	目	
	施策	2	道路・公共交通網の整備	根拠法令	一般会計		02	01	10	
	施策の展開	6	バス交通の整備	府馬線運行協定書、旭～銚子線運行協定書						
	基本事業	21	地方バス路線の維持対策							

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⇒	千葉交通㈱が運行している路線バス(府馬線、旭～銚子線)について、路線を維持させることで地域住民の利便性を確保するため、経常損失額に対して補助を行う。 ※補助については経常損失額の2分の1を路線系路上の関係市(香取市、銚子市、旭市)で負担する。 【府馬線】○小見川駅～府馬～旭駅…旭:50.26% 香取市:49.74% ○小見川駅～府馬～旭農高…旭:51.76% 香取市:48.24% ○小見川駅～府馬～旭中央病院…旭:53.06% 香取市:46.94% 【旭～銚子線】○陣屋町～イオン銚子～飯岡～旭駅…旭:47.67% 銚子市:52.33% ○陣屋町～イオン銚子～飯岡～旭中央病院～旭駅…旭:48.65% 銚子市:51.35% ○東芝町～イオン銚子～飯岡～旭中央病院～旭駅…旭:50.29% 銚子市:49.71% ○陣屋町～イオン銚子～飯岡…旭:17.94% 銚子市:82.06% ○銚子駅～イオン銚子～飯岡…旭:19.55% 銚子市:80.45% ○東芝町～イオン銚子～旭農高…旭:47.77% 銚子市:52.23% 【業務の流れ】 千葉交通㈱から補助金の申請(11月)→申請内容の精査→補助金交付決定及び確定(12月)→補助金交付(12月)							

(2) トータルコスト

① 事業費の内訳(25年度の実績)		単位:千円	単位	23年度 (決算)	24年度 (決算)	25年度 (決算)	26年度 (計画)
1.負担金補助及び交付金	4,995	経常損失額への補助金	千円	5,391	5,092	4,995	4,996
	0		千円				
	0		千円				
	0		千円				
【前年度比増減理由】運賃収入の増加により経常損失額の減少			千円	5,391	5,092	4,995	4,996
② 延べ業務時間の内訳(25年度の実績)		単位:時間	千円	5,391	5,092	4,995	4,996
補助金申請の内容精査:15時間			人	0.01	0.01	0.01	0.01
交付決定及び補助金支出:1時間			時間	16	16	16	16
			千円	61	61	61	61
			千円	5,452	5,153	5,056	5,057

(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	23年度 (決算)	24年度 (決算)	25年度 (決算)	26年度 (計画)
	25年度実績(25年度に行った主な活動) 補助金交付		ア 1日当たりの便数 (土・日曜日、祝日)	便	36 (26)	36 (26)	36 (26)	36 (26)
目的	26年度計画(26年度に計画している主な活動) 補助金交付		イ 停留所数	箇所	92	92	92	92
			ウ					
上位目的	② 対象(誰、何を対象にしているのか)	⇒	⑥ 対象指標名	単位	23年度 (決算)	24年度 (決算)	25年度 (決算)	26年度 (計画)
	市民		ア 人口(4月1日現在)	人	69,749	69,223	68,725	68,241
	③ 意図(対象がどのような状態になるのか)	⇒	⑦ 成果指標名(考え方)	単位	23年度 (決算)	24年度 (決算)	25年度 (決算)	26年度 (計画)
	移動手段を確保することにより生活の活域が広がる。		ア 年間利用者数	人	175,408	182,914	186,750	190,666
上位目的	④ さらに、どんな上位目的に結び付けるのか	⇒	⑧ 上位成果指標名(考え方)	単位	23年度 (決算)	24年度 (決算)	25年度 (決算)	26年度 (計画)
	交通手段が確保され、生活の質が向上する		ア 年間利用者数(路線バス+コミュニティバス)	人	270,944	278,257	278,610	279,170

(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?
平成14年の道路運送法の改正に伴い、本路線についても不採算路線との理由から退出の申し出があった。千葉県バス対策地域協議会との協議の結果、「生活路線として必要不可欠であるため、関係市の補助を受け運行を維持する。」とされた。	府馬線については利用者が減少してきているが、旭～銚子線においては銚子イオンへの乗り入れ、銚子市の中学校の統廃合による新たな需要が生じたため、利用が増えた。生活交通として必要不可欠ではあるが、今後も人口減少により利用者は減少すると推測される。	銚子市の学校統廃合により、通学にも使われている路線から必要不可欠である。

事務事業名	バス路線維持対策事業 地方バス路線維持費補助金	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 施策体系との整合性 この事務事業の目的は市の施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】 地方バス路線を維持することは、市民の交通手段を確保、地域住民の交通の利便性維持につながっている。
	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】 市民の交通手段を確保するため、補助金を交付し、不採算である地方バス路線を維持する事業であるため、対象、意図ともに適切である。
	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、交通弱者や交通空白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、行政が補助を行い路線を存続ことは妥当である。(採算が取れないため、民間単独での実施は困難)
	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市外への交通に役に立っている。
	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？成果の向上余地はどの程度あるか？	☐ 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。
有効性 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】 千葉交通からすでに廃止したいとの提案があった路線のため、他に手段はない。
	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】 運行経費の大部分を補助金で賄っているうえに、千葉交通としても経営努力をしており、他に代替手段がないため、事業費(補助金)の削減は難しい。
効率性 評価	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】 経費算出の計算シートを作成するなど、すでに効率化を図っているため、これ以上の業務時間の削減は難しい。
	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て不公平ではないか？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】 利用制限を設けておらず、誰でも利用できるため、公平・公正である。

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	千葉県バス対策地域協議会による結論だが、今後、利用者がますます減少したときには存続意義を検討する必要がある。
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	

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 ☐ 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?		
いつまでに	なにを、どうするのか?	
今年度中	①関係市において情報共有をすることで利用状況等に注視していく。 ②電車の駅が無い地域も近隣市へ移動できることの利便性をPRする。	成果 向上 維持 低下 削減 維持 増加
(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		
①②人口減少、モータリゼーションの進展等により、全国において地域公共交通は苦境に立たされている。抜本的な解決策は難しい。 ②利便性のPRを実施する上で関係各市(銚子市、香取市)との調整が必要となる。また、1企業のPRとなり公平性に欠ける。		