

平成21年度小松島市事務事業評価シート

| | | | | | | |
|---------------|--------------|---------------------|----------|-----------------|---------------|--|
| 事業の位置づけ（基本事項） | | | | 整理番号 | 7 - 3 - 14 | |
| 事務事業名 | 市総合グラウンド管理費 | | | 担当課係 | 体育保健課 | |
| 総合計画上の位置付け | 大項目 | 5. 「日（いとなみ）が輝く」 | | 記入担当者 | 内線等 E-mail | |
| | 中項目 | 伝統・文化の継承・発展とスポーツの振興 | | | | |
| | 小項目 | 3. 生涯スポーツの推進 | | | | |
| 事業の実施主体 | 市（委託・補助事業含む） | | | 事業区分 | 經常事業 | |
| 事業予算費目 | 款 | 10 | 教育費 | 項 | 7 保健体育費 | |
| | 目 | 3 | 体育施設費 | 事業 | 1 市総合グラウンド管理費 | |
| 開始年度 | 昭和 28 | 年度 | 根拠法令・要綱等 | 小松島市総合グラウンド使用条例 | | |

事務事業の概要（実施内容）

| | |
|-------------------|---|
| 事業の対象 | (誰の、何のために事業を実施するのか) 市民 |
| 事業の目的 (意図) | (事業実施によってどういう状態にしたいのか) 小松島市総合グラウンドの安全で円滑な運営に寄与する。 |
| 事業の内容 (内容・手法等) | (どういった仕事の内容で、どのような手法・手順で実施しているか) グラウンド管理の委託，地権者に対する借地料を支払う。 |
| 事業の背景 (経緯等) | (事業開始の背景やこれまでの経緯) 昭和28年度より市民の体位向上と健康で文化的な生活の向上に寄与するため，小松島市総合グラウンドを設置し野球場及びテニスコートを運営する。 |

事務事業の業績・推移（目標・実績）

| 成果指標 | 指標名 | | | 指標の説明 | | | 指標化できない成果 施設の設備や広さなどに対する利用者の満足度 |
|------|--------------|-----------|-----|-------|-----|-----------------|------------------------------------|
| | 施設利用件数 | 施設利用件数 | | | | | |
| | 単位 | H20 | H21 | H22 | H23 | 将来目標 (年度：平成) | |
| | 件 | 目標 566 | 536 | 670 | | | |
| | 実績 536 | 670 | | | | | |
| | 達成度 94.7% | 125.0% | | | | | |

| 活動実績・参考となる指標 | 指標名 | | 単位 | H20 | H21 | H22 | H23 | 指標の説明 |
|--------------|--------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | 市営グラウンド利用件数 | 計画 | 件 | 260 | 246 | 258 | | |
| | | 実績 | | 246 | 258 | | | |
| | 市営テニスコート利用件数 | 計画 | 件 | 306 | 290 | 412 | | |
| 実績 | | | 290 | 412 | | | | |
| | 計画 | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | |
| | 計画 | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | |

事務事業に係るコストの業績（目標・実績）

（単位：円）

| | | 20年度決算 | 21年度決算 | 22年度決算 | 21年度予算 | |
|---------------|----------|-------------|-------------|--------------------------|------------|--|
| 全体コスト（円） | A 直接事業費 | 41,930,621 | 40,535,072 | 0 | 40,642,000 | |
| | 財源内訳 | 国県支出金 | | | | |
| | | 地方債 | | | | |
| | | 利用者負担 | | | | |
| | | 一般財源 | 41,930,621 | 40,535,072 | | |
| | B 人件費 × | 482,700 | 496,900 | 0 | | |
| | 職員平均人件費 | 4,827,000 | 4,969,000 | | | |
| | 従事した割合 人 | 0.1 | 0.1 | | | |
| | A + B | 42,413,321 | 41,031,972 | 0 | | |
| | 活動指標の説明 | 施設利用件数 536件 | 施設利用件数 670件 | | 備考 | |
| 活動指標1単位当たりコスト | 79,129 | 61,241 | | 平成20年4月1日現在 人口42,133人 | | |
| 市民一人あたりのコスト | 1,007 | 982 | | 平成21年4月1日現在 人口41,778人 | | |

事業を取り巻く環境

| | |
|-----------------------|--|
| 国・県・他団体の動向や環境変化と今後の予測 | (社会状況、法改正、規制緩和、周辺の状況等や今後の予測) 平成18年3月に市と地権者の意見交換会を開催し、地権者全員の総意として県への移管、並びに土地の買収を含めての合意をいただいている。市としては当面、テニスコートとそれに隣接する児童公園分を残し、できる部分から県に対して「広域防災公園」として整備を要請している。その後平成20年に地権者へ進捗状況を報告している。 |
| 事業に対する住民の意見 | (意識調査・議会質疑等、事業に対する期待・要望・苦情など) 市民やテニス愛好者から市営テニスコートの存続を望む声が多い。市営グラウンド借地問題について議会からのご指摘をいただいております、県への移管に向けての協議を行っている。 |

項目別評価・今後の課題

| 評価項目 | 評価結果 (該当にチェック) | 判断理由・評価コメント (具体的に記入すること) |
|-----------------------------------|--|--|
| 必要性 (市民ニーズ) | 必要性が高い | 総合体育施設として夜間休日を含め多くの市民の利用が図られている。 |
| | どちらかといえば必要性がある | |
| | 必要性が低い | |
| | 必要性がない | |
| 妥当性 (市で行わなければならないか) | 市が行わないといけない | 小松島市体育協会に管理を委託している。 |
| | どちらかといえば市で実施 | |
| | 必然性が低い | |
| | 必然性がない | |
| 効率性 (事業の手法は効率よいが、コスト削減の余地はないか) | 効率的である | 施設設備の運営維持に効果がある。 |
| | どちらかといえば効率的 | |
| | どちらかといえば非効率的 | |
| | 非効率的 | |
| 緊急性 (他事業に優先し、実施する必要があるか) | 緊急性が高い | 施設の老朽化が進んでいる。利用者の安全で快適な使用を考え、早急な改善が必要である。 |
| | 比較的緊急性がある | |
| | 緊急性が低い | |
| | 緊急性はない | |
| 成果 (目的の達成状況) | 成果が上がっている | 市民の体位向上及びスポーツを通じて心身の健全な育成が図られている。施設設備では照明施設の老朽化で落下等の危険のある設備を点検し撤去した。 |
| | どちらかといえば上がっている | |
| | どちらかといえば上がっていない | |
| | 成果は上がっていない | |
| 今後の課題 | 落下等の危険のある照明施設を撤去したため、ナイター照明の照度が不足している。また照明施設自体の漏電等の不具合も見つかっており、大幅な改修費用が見込まれる。また借地料の問題についても検討する必要がある。 | |

一次評価 (評価点は目安とし、総合的な評価をすること)

| 評 価 | 事務事業の方向性 | 1 拡 充 す る | | 80点以上 | | 評価点による判定 | 判定に至った理由 |
|-----|----------|-------------|--|--------|--|----------|---|
| | | 2 現状のまま継続する | | 60～79点 | | | |
| 2 | 3 | 改善・効率化し継続 | | 50～59点 | | 2 | 市総合グラウンドは長年にわたり市民のスポーツの拠点として、市民の健康づくり、憩いの場として市民の体位向上と健康で文化的な生活の向上に寄与している。一方で施設の老朽化に伴い維持管理費は年々増加、また借地料の問題が大きな財政負担となっており、県への移管に向け継続的に協議する必要がある。 |
| | 4 | 見直しの上縮小する | | 40～49点 | | | |
| | 5 | 終期設定し終了 | | 30～39点 | | | |
| | 6 | 休 止 | | 20～29点 | | | |
| | 7 | 廃 止 | | 19点以下 | | | |
| | | | | 評価点 65 | | | |

改善・効率化・見直しの方向性 一次評価の判定が3・4の時は、必ず記入すること。

| |
|---------------------------------|
| 【具体的な改善等取組内容(方向性・対象・手段等について記述)】 |
|---------------------------------|

二次評価 (所管担当の一次評価を、総合評価し判定すること)

| 評 価 | 事務事業の方向性 | 1 拡 充 す る | | 判定説明 |
|-----|----------|-------------|--|---|
| | | 2 現状のまま継続する | | |
| 3 | 3 | 改善・効率化し継続 | | 徳島県への市総合グラウンド用地の移管等に向けて、県主管課と協議を進め問題の洗い出しや協議・検討を継続すること。 |
| | 4 | 見直しの上縮小する | | |
| | 5 | 終期設定し終了 | | |
| | 6 | 休 止 | | |
| | 7 | 廃 止 | | |

平成21年度小松島市事務事業評価シート

| | | | | | |
|---------------|---------------|-------------|-----------|----------|-------------|
| 事業の位置づけ（基本事項） | | | | 整理番号 | 8 - 1 - 1 |
| 事務事業名 | 一般貸切旅客自動車運送事業 | | | 担当課係 | 運輸課観光係 |
| 総合計画上の位置付け | 大項目 | 6. 「街が輝く」 | | 記入担当者 | |
| | 中項目 | 魅力ある都市基盤の整備 | | 内線等 | |
| | 小項目 | 2. 交流基盤の整備 | | E-mail | |
| 事業の実施主体 | 市（委託・補助事業含む） | | | 事業区分 | 経常事業 |
| 事業予算費目 | 款 | 1 | 自動車運送事業費用 | 項 | |
| | 目 | | | 事業 | |
| 開始年度 | 昭和 | 27 | 年度 | 根拠法令・要綱等 | 道路運送法 公営企業法 |

事務事業の概要（実施内容）

| | |
|-------------------|--|
| 事業の対象 | (誰の、何のために事業を実施するのか) 市営バス利用者（各種団体・バス事業者・観光利用者及び競輪ファン）。 |
| 事業の目的 (意図) | (事業実施によってどういう状態にしたいのか) 一般貸切旅客自動車運送事業での利益により、一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）での赤字を補てんすること。 |
| 事業の内容 (内容・手法等) | (どういった仕事の内容で、どのような手法・手順で実施しているか) 貸切バス13台、運転手延べ実働2,595人日（非常勤職員・派遣職員・管理の受委託分含む）、事務職員2名（非常勤職員2名）で実施した。 平成22年1月からは、管理の受委託が開始。貸切13台中5台を大新東に移管。 業務はバス事業としての貸切事業、旅行業としての手配旅行と企画旅行を行っている。 |
| 事業の背景 (経緯等) | (事業開始の背景やこれまでの経緯) 昭和27年5月1日に貸切バス1台運行開始し、近年は主に小松島市や徳島県東部地域の顧客や競輪ファン送迎を主体に運行し、事業収益を得ている。平成10年度には235,633千円を売上げ、以来平成20年度まで2億円の売上を計上してきたが、平成21年度では新型コロナウイルスの影響などもあり、149,744千円と50,000千円を超える大幅な減収となった。 |

事務事業の業績・推移（目標・実績）

| | | 指標名 | | | 指標の説明 | | | 指標化できない成果 |
|------|----|-----|-------------|-------------|-------------|-----------------|--|-----------|
| 成果指標 | 単位 | H20 | H21 | H22 | H23 | 将来目標 (年度：平成) | | |
| | | 目標 | 229,733,000 | 216,307,000 | 211,147,000 | | | |
| | 円 | 実績 | 208,552,372 | 149,743,679 | | | | |
| | | 達成度 | 90.8% | 69.2% | | | | |

| 活動実績・参考となる指標 | 指標名 | | 単位 | H20 | H21 | H22 | H23 | 指標の説明 |
|--------------|-----------|----|----|-----|---------|-----------|-----|--------------------------------|
| | | 計画 | 実績 | | | | | |
| | 走行距離 | | km | | 760,361 | 399,593 | | 実走行距離（顧客を乗せた実働kmと乗せていない空車kmの計） |
| | 輸送人員 | | 人 | | 95,879 | 87,763 | | 貸切事業に係る総輸送人員 |
| | 旅行業取扱手数料 | | 円 | | | 6,092,000 | | 貸切事業に係る取扱手数料（旅行保険手配・宿泊手配など） |
| | 運転手延べ実働日数 | | 人日 | | | 2,595 | | 運転手が何日出動したかを表す延べ実働日数 |

事務事業に係るコストの業績（目標・実績）

（単位：円）

| | | 20年度決算 | 21年度決算 | 22年度決算 | 21年度予算 | |
|----------|-----------------|-------------|--------------------------|-------------|--------------------------|--|
| 全体コスト（円） | A 直接事業費 | 208,552,372 | 98,434,485 | 0 | | |
| | 財源内訳 | 国庫支出金 | | 0 | | |
| | | 地方債 | | 0 | | |
| | | 利用者負担 | | 160,465,236 | | |
| | | 一般財源 | | 62,030,751 | | |
| | B 人件費 × | 69,753,916 | 0 | 0 | | |
| | 職員平均人件費 | | 8,471,932 | | | |
| 従事した割合 人 | | 0.00 | | | | |
| A + B | | 278,306,288 | 98,434,485 | 0 | | |
| 単位コスト | 活動指標の説明 | | 運転手延べ実働日数 H21は2,595人日 | | 備考 | |
| | 活動指標 1 単位当たりコスト | | 37,932 | | 平成20年4月1日現在 人口42,133人 | |
| | 市民一人あたりのコスト | | 2,356 | | 平成21年4月1日現在 人口41,778人 | |

事業を取り巻く環境

| | |
|-----------------------|--|
| 国・県・他団体の動向や環境変化と今後の予測 | (社会状況、法改正、規制緩和、周辺の状況等や今後の予測) 平成12年2月の規制緩和以降、事業者数の増加に伴い、実働日車当たり収益が年々減少しており、加えて燃料費の高騰等の要因もあり、厳しい状況が続いている(最近は鈍化)。こうした状況を受け、近隣事業者では、徳島市が平成22年11月末に貸切事業から撤退する旨を表明したほか、鳴門市も平成17年10月に、競艇事業を除き貸切事業から撤退している。 |
| 事業に対する住民の意見 | (意識調査・議会質疑等、事業に対する期待・要望・苦情など) 議会から事務事業評価において、競輪ファン送迎バスを除き、事業を縮小するようご指摘頂いております。 |

項目別評価・今後の課題

| 評価項目 | 評価結果(該当にチェック) | 判断理由・評価コメント (具体的に記入すること) |
|-----------------------------------|--|--|
| 必要性 (市民ニーズ) | 必要性が高い | 減少したものの、平成21年度では8万7千763人の利用があり、市民ニーズは高い(但し、全員が小松島市民という訳ではない)。 |
| | どちらかといえば必要性がある | |
| | 必要性が低い | |
| | 必要性がない | |
| 妥当性 (市で行わなければならないか) | 市が行わないといけない | 規制緩和以降、民間事業者の参入が相次ぎ、市場が飽和状態にある現状から、事業自体について、市が行わなければならない妥当性はない。しかし、乗合バスに対する赤字補てんとしての意味合いからは、限界利益が出ている限りにおいて、市が継続する必要がある。 |
| | どちらかといえば市で実施 | |
| | 必然性が低い | |
| | 必然性がない | |
| 効率性 (事業の手法は効率よいが、コスト削減の余地はないか) | 効率的である | 基幹事業である乗合バスの経営資源(営業所や管理経費など)を効果的に活用しているため、効率性は高い。 |
| | どちらかといえば効率的 | |
| | どちらかといえば非効率的 | |
| | 非効率的 | |
| 緊急性 (他事業に優先し、実施する必要があるか) | 緊急性が高い | 事業の性格から、緊急性はない。 |
| | 比較的緊急性がある | |
| | 緊急性が低い | |
| | 緊急性はない | |
| 成果 (目的の達成状況) | 成果が上がっている | 平成21年度決算では乗合バスの赤字に対し、約62,000千円の補てんを行っており、成果は上がっている。 |
| | どちらかといえば上がっている | |
| | どちらかといえば上がっていない | |
| | 成果は上がっていない | |
| 今後の課題 | 貸切事業の市場そのものは縮小していないが、事業者数は未だ微増し続けており、経営環境は今後も厳しさを増してくることが予想されるため、価格競争に打ち勝てるだけの経費削減と差別化を図るだけの付加価値の創造が必要がある。また、今年から開始した管理の受委託は実働に依らず一定額を支払う基本部分が存在し、短期的には固定的な性格を持つ経費であるため、ロスを発生させないよう受発注の効率的運用を行うことが肝要となっている。また、競輪ファン送迎バスの縮小が見込まれるため、物余り、人余りを発生させないよう、状況に合わせて効率的に再編を図る必要がある。 | |

一次評価(評価点は目安とし、総合的な評価をすること)

| 評価 | 事務事業の方向性 | 評価点による判定 | | 判定に至った理由 |
|----|-------------|----------|-------------|--|
| | | 1 拡充する | 2 現状のまま継続する | |
| 3 | 1 拡充する | 80点以上 | 2 | 平成21年度決算において、乗合バス事業の赤字を、国県からの補助金、一般会計からの繰入金、一般貸切旅客事業の利益により補てんしたものの、赤字を埋めきることができなかった。乗合バス事業の収益は緩やかに減少してきており、今後も減少傾向にあることを考えると、貸切事業についても更なる経営努力が必要である。加えて、本事業の利益の大部分を占める競輪ファン送迎バスの縮小が見込まれることから、その対策と穴埋めを行う必要があり、一層の改善・効率化に向け、努力を継続しなければならない。 |
| | 2 現状のまま継続する | 60~79点 | | |
| | 3 改善・効率化し継続 | 50~59点 | | |
| | 4 見直しの上縮小する | 40~49点 | | |
| | 5 終期設定し終了 | 30~39点 | | |
| | 6 休止 | 20~29点 | | |
| | 7 廃止 | 19点以下 | | |

改善・効率化・見直しの方向性 一次評価の判定が3・4の時は、必ず記入すること。

| |
|--|
| 【具体的な改善等取組内容(方向性・対象・手段等について記述)】 全ての経費の見直しを図り、老朽化した貸切車両の更新についても、今後の需要の増減、収支の見込みを勘案しながら検討する。また、他社との差別化についても市営という特色を生かした付加価値を検討し、増収に努める。管理の受委託については、今後の運用の成果を分析・評価する中で、受注状況を勘案しながら、内容及び業務量についても見直しを行う。競輪ファン送迎バスへの対応については、競輪の動向を注視しつつ、いかようにも対応できるよう、経費構造の流動化を高める。 |
|--|

二次評価(所管担当の一次評価を、総合評価し判定すること)

| 評価 | 事務事業の方向性 | 判定説明 |
|----|-------------|--|
| 3 | 1 拡充する | 競輪ファン送迎バス事業の今後が不透明であればこそ、貸切事業の目的である一般乗合旅客自動車運送事業の赤字を補てんするため、営業努力を重ねるとともに、安全性を確保しつつ効率性を追求する中で、経費の削減を図りながら、赤字補てんが可能な限りは、事業を継続する。 |
| | 2 現状のまま継続する | |
| | 3 改善・効率化し継続 | |
| | 4 見直しの上縮小する | |
| | 5 終期設定し終了 | |
| | 6 休止 | |
| | 7 廃止 | |

平成21年度小松島市事務事業評価シート

| | | | | | |
|---------------|---------------|-------------|-----------|----------|-------------|
| 事業の位置づけ（基本事項） | | | | 整理番号 | 8 - 1 - 2 |
| 事務事業名 | 一般乗合旅客自動車運送事業 | | | 担当課係 | 運輸課運輸係 |
| 総合計画上の位置付け | 大項目 | 6. 「街が輝く」 | | 記入担当者 | |
| | 中項目 | 魅力ある都市基盤の整備 | | 内線等 | |
| | 小項目 | 2. 交流基盤の整備 | | E-mail | |
| 事業の実施主体 | 市（委託・補助事業含む） | | | 事業区分 | 経常事業 |
| 事業予算費目 | 款 | 1 | 自動車運送事業費用 | 項 | |
| | 目 | | | 事業 | |
| 開始年度 | 昭和 | 25 | 年度 | 根拠法令・要綱等 | 道路運送法 公営企業法 |

事務事業の概要（実施内容）

| | |
|-------------------|---|
| 事業の対象 | (誰の、何のために事業を実施するのか) 乗合路線バス乗客 |
| 事業の目的 (意図) | (事業実施によってどういう状態にしたいのか) 市民の交通利便性の向上及び交通弱者の移手段の確保 |
| 事業の内容 (内容・手法等) | (どういった仕事の内容で、どのような手法・手順で実施しているか) 5路線14系統 小松島各方面から徳島市内へ運行 |
| 事業の背景 (経緯等) | (事業開始の背景やこれまでの経緯) 昭和25年11月1日事業認可、昭和26年2月28日事業開始、当初は5両3路線35便であった。事業開始後、年間輸送人員、運送収益ともに増加を続け、年間輸送人員では昭和43年度がピークで2,989千人、運送収益では昭和55年がピークで200,678千円に達したものの、その後減少を続け、平成21年度では年間輸送人員576千人、運送収益89,550千円となった。 |

事務事業の業績・推移（目標・実績）

| 成果指標 | 指標名 | | 指標の説明 | | | | | 指標化できない成果 |
|------|--------|--|--|------------|------------|-----|-----------------|---|
| | 一般乗合収益 | | 年間の乗合運送収益（内訳は、車内券収入、回数券収入、定期券収入、営業所券収入、1日乗車券収入、老人等無料優待券収入） | | | | | |
| | 単位 | | H20 | H21 | H22 | H23 | 将来目標 (年度：平成) | |
| 円 | 目標 | | 96,514,000 | 94,996,000 | 85,918,000 | | | 乗合路線バスの存在による市民の効用 乗合路線バスの存在による固定資産価値の上昇 乗合路線バスの存在による市民定着度 乗合路線バス利用による交通渋滞の緩和 乗合路線バス利用によるCO2排出削減 |
| | 実績 | | 93,259,152 | 89,550,092 | | | | |
| | 達成度 | | 96.6% | 94.3% | | | | |

| 活動実績・参考となる指標 | 指標名 | | 単位 | H20 | H21 | H22 | H23 | 指標の説明 |
|--------------|-----|----|----|---------|---------|-----|-----|------------------|
| | 計画 | 実績 | | | | | | |
| 走行距離 | 計画 | | km | | | | | 実走行距離 |
| | 実績 | | | 530,560 | 530,274 | | | |
| 輸送人員 | 計画 | | 人 | | | | | 乗合事業に係る総輸送人員（年間） |
| | 実績 | | | 596,672 | 576,188 | | | |
| 運転手延べ実働日数 | 計画 | | 人日 | | | | | |
| | 実績 | | | | 4,202 | | | |
| | 計画 | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | |

事務事業に係るコストの業績（目標・実績）

（単位：円）

| | | 20年度決算 | 21年度決算 | 22年度決算 | 21年度予算 | |
|----------|-----------------|--------|-------------|--------------------------|--------------------------|--|
| 全体コスト（円） | A 直接事業費 | | 110,379,156 | 0 | | |
| | 財源内訳 | 国県支出金 | | 2,693,000 | | |
| | | 地方債 | | 0 | | |
| | | 利用者負担 | | 89,550,092 | | |
| | | 一般財源 | | 18,136,064 | | |
| | B 人件費 | | 140,510,015 | 0 | | |
| | 職員平均人件費 | | 8,265,295 | | | |
| 従事した割合 | 人 | | 17.00 | | | |
| A + B | | 0 | 250,889,171 | 0 | | |
| 単位コスト | 活動指標の説明 | | | 運転手延べ実働日数 H21は4,202人日 | 備考 | |
| | 活動指標 1 単位当たりコスト | | | 59,707 | 平成20年4月1日現在 人口42,133人 | |
| | 市民一人あたりのコスト | | | 6,005 | 平成21年4月1日現在 人口41,778人 | |

事業を取り巻く環境

| | |
|-----------------------|--|
| 国・県・他団体の動向や環境変化と今後の予測 | (社会状況、法改正、規制緩和、周辺の状況等や今後の予測) 全国的に見ても、自家用車の普及や地域経済の縮小などにより輸送需要が減少しており、路線の廃止、減便が行われている。国土交通省では、国民の「移動権」を保障する交通基本法案が来年通常国会へ提出に向け準備中であり、新年度予算についても、地方バスの路線維持について倍増要求している。 |
| 事業に対する住民の意見 | (意識調査・議会質疑等、事業に対する期待・要望・苦情など) 路線を増やして欲しい。 便数を増やして欲しい。 乗客が少ないバスが走っており、無駄である。 |

項目別評価・今後の課題

| 評価項目 | 評価結果(該当にチェック) | 判断理由・評価コメント (具体的に記入すること) |
|-----------------------------------|--|--|
| 必要性 (市民ニーズ) | 必要性が高い | 自家用車の普及や地域経済の縮小などによる市民ニーズの低下が収益にもあられ、年々減少の一途をたどっている。しかし、自家用車や免許を持たない交通弱者が一定数存在し、彼らの移動手段としての公的必要性は高い。また、社会的にも低炭素社会の実現に向けて、公共交通機関の役割が見直されている。 |
| | どちらかといえば必要性がある | |
| | 必要性が低い | |
| | 必要性がない | |
| 妥当性 (市で行わなければならないか) | 市が行わないといけない | 乗合バス事業は民間に全て委託することが可能なため、市が自ら実施しなければならない必然性はない(但し、その場合でも委託料や補助金の支出が必要)。しかしながら、本市では営業所・車両・運転手などの経営資源が既に存在しているため、これを有効に活用しつつ、受委託を拡大していくことが妥当と考える。 |
| | どちらかといえば市で実施 | |
| | 必然性が低い | |
| | 必然性がない | |
| 効率性 (事業の手法は効率よいが、コスト削減の余地はないか) | 効率的である | 本来独立採算を建前とする財政的観点から言えば、効率的とは言えない。また、乗合路線バスは、乗客の有無にかかわらずダイヤどおりの運行を行うため、物理的にも非効率と言える。とはいうものの、他の手法との比較では、例えばデマンドでは一般的に運行コストが乗合路線より高くなるなど、一長一短あり、その選択には慎重な分析と検討が必要である。 |
| | どちらかといえば効率的 | |
| | どちらかといえば非効率的 | |
| | 非効率的 | |
| 緊急性 (他事業に優先し、実施する必要があるか) | 緊急性が高い | 乗合路線バス事業は、通勤・通学・通院など市民の足として日々利用されており、事業の廃止は市民の日常生活に甚大な影響を及ぼす。 |
| | 比較的緊急性がある | |
| | 緊急性が低い | |
| | 緊急性はない | |
| 成果 (目的の達成状況) | 成果が上がっている | 1日平均789人(往復)の乗客数があり、市民の交通利便の向上と交通弱者の移動手段の確保に寄与していると考えている。しかし、費用対効果の点では非常に厳しい状態が続いている。 |
| | どちらかといえば上がっている | |
| | どちらかといえば上がっていない | |
| | 成果は上がっていない | |
| 今後の課題 | 乗合事業の平成21年度決算は実質130,979千円の赤字であり、それに一般会計からの基準外繰入51,885千円で補てんした後の収支は、79,094千円の赤字であった。それを貸切事業(競輪送迎含む)の黒字分62,043千円で補てんし、運輸事業全体では17,051千円の赤字となった。今後も乗合事業収益の減少が見込まれる中で、どこまで市税を投入してでも継続すべきなのかという、高度に価値判断的なコンセンサスを形成する必要があるとともに、事業の手法についても技術的な検討を行う必要があり、今年度予定している運輸事業経営審議会で議論・検討していく。 | |

一次評価(評価点は目安とし、総合的な評価をすること)

| 評価 | 事務事業の方向性 | 1 拡 充 す る | | 80点以上 | 評価点による判定 | 判定に至った理由 | | |
|----|----------|-------------|--|--------|----------|---|---|--|
| | | 2 現状のまま継続する | | 60~79点 | | | | |
| 3 | | 3 改善・効率化し継続 | | 50~59点 | 65 | 路線の拡大や便数の増加といった市民要望があるものの、乗合事業収支は非常に厳しい状態にあり、事業を取り巻く環境も今後一層厳しさを増すことが想定されるため、事業の効率化を図るべく、見直し改善を進めるとともに、事業の縮小も視野にいれつつ、持続可能な乗合事業の再構築を図る。 | | |
| | | 4 見直しの上縮小する | | 40~49点 | | | | |
| | | 5 終期設定し終了 | | 30~39点 | | | | |
| | | 6 休 止 | | 20~29点 | | | | |
| | | 7 廃 止 | | 19点以下 | | | | |
| | | | | | | | 2 | |
| | | | | | | | | |

改善・効率化・見直しの方向性 一次評価の判定が3・4の時は、必ず記入すること。

【具体的な改善等取組内容(方向性・対象・手段等について記述)】

昨年度、固定経費の削減と乗合路線バスの円滑な運行を行うため、管理の受委託を行ったところである。今後については、運輸事業経営審議会にて、事業のあり方、規模、手法などご審議頂き、その提言に沿った形で、個別具体的な改善策を検討する予定である。

二次評価(所管担当の一次評価を、総合評価し判定すること)

| 評価 | 事務事業の方向性 | 1 拡 充 す る | | 判定説明 | | |
|----|----------|-------------|--|---|--|--|
| | | 2 現状のまま継続する | | | | |
| 3 | | 3 改善・効率化し継続 | | 地球環境への負荷の低減、高齢者等の移動手段の確保と社会参加の促進を図るためには公共交通は最適の移動手段であり、欠かせないものである。 また、誰もが交通弱者となりうる可能性がある中で、厳しい経営状況ではあるが、路線・ダイヤの再編・新たな交通手段等を模索しつつ、公共交通としての乗合バス事業は維持すべきと考える。 | | |
| | | 4 見直しの上縮小する | | | | |
| | | 5 終期設定し終了 | | | | |
| | | 6 休 止 | | | | |
| | | 7 廃 止 | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |