

平成28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	5 - 2 - 3
事務事業名	乗合バス協定路線運行事業				担当課係	市民生活課 公共交通・生活支援担当
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	②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	2	総務費	項	1	総務管理費
	目	12	交通対策費	事業	2	乗合バス協定路線運行事業
開始年度	平成 27	年度	根拠法令・要綱等 小松島市乗合バス協定路線運行費補助金交付要綱			

事業の対象	(誰の、何のために事業を実施するのか) 徳島バスが運行する小松島市移譲路線の路線バスを利用する方。
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) 徳島バスの赤字に対する運行補助として、市民の生活に必要な地域路線を維持する。
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) 平成27年度から平成29年度は、平成26年度まで運行していた旧市営バスのルート・ダイヤをそのまま引き継ぎ、3路線5系統（田浦方面、立江方面、和田島方面）で運行することとなっている。市は運行経費と運賃収入の差額を補助金として支出し、路線の維持を行う。
事業の背景 (経緯等)	(事業開始の背景やこれまでの経緯) 平成26年度末をもって市営バスが廃止となったが、市民の生活の足を確保する必要があるため、路線を徳島バス株式会社に移譲し、市が補助を行うことにより、引き続き路線を維持することとした。

■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	
	1日当たりのバス利用者数 (小松島市地域公共交通網形成計画より)		移譲路線における1日当たりの利用者数 (9月に実施した乗降調査結果に基づく)					
	単位		H27	H28	H29	H30		目標年度 目標値
人	目標	600	600	600	650	H33	市内の各地域までバス路線が存在することによる市民の外出手段の確保	
	実績	524	441			800		
	達成度	87.3%	73.5%					
活動実績・参考となる指標	指標名	単位		H27	H28	H29	H30	指標の説明
			計画					
			実績					
			計画					
			実績					
			計画					

■事務事業に係るコストの業績（目標・実績）

（単位：円）

		27年度決算	28年度決算	28年度予算	29年度予算	
全体コスト（円）	関連事業費	A 直接事業費	54,656,400	55,155,000	57,500,000	0
		財源内訳				
		国県支出金				
		地方債				
		利用者負担				
	一般財源	54,656,400	55,155,000			
	B 人件費 ①×②	756,000	644,584			
	職員平均人件費①	7,559,999	6,445,837			
	従事した割合②/人	0.10	0.10			
	A + B	55,412,400	55,799,584			
単位コスト	活動指標の説明	1日の運行に必要な補助金	1日の運行に必要な補助金		備考	
	活動指標1単位当たりコスト	151,400	152,876		平成27年4月1日現在 人口39,866人	
	市民一人あたりのコスト	1,390	1,418		平成28年4月1日現在 人口39,358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、周辺状況等や今後の予測) 隣接の徳島市交通局においても営業路線を縮小し、その分は順次徳島バス株式会社に移譲を行っている。自治体が公営企業として公共交通を運営していくのは特に地方にとっては非常に困難なものとなってきており、補助金を支出しての民間事業者への運行委託や、少人数向けのコミュニティバスで地域の足を確保しているところが増えてきている。
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) バスの本数やダイヤ・ルートなど多岐に渡り意見があるが、窓口の高齢者からは路線があることがありがたいという声も聞く。

■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)	<input type="radio"/> ① 必要性が高い	市内の各地域において住民の移動手段を確保するためにも、路線バスというのはユニバーサルなものであり、時間を合わせれば誰でもいつでも利用できることから、その必要性は高い。
	<input type="checkbox"/> ② どちらかといえば必要性がある	
	<input type="checkbox"/> ③ 必要性が低い	
	<input type="checkbox"/> ④ 必要性がない	
妥当性 (市で行わなければならないか)	<input type="radio"/> ① 市が行わないといけない	市が補助を出さないと採算路線ということで、民間事業者は路線から撤退してしまうため、市の関与は必要であるが、究極の理想は利用者の増加により採算がとれることである。
	<input type="checkbox"/> ② どちらかといえば市で実施	
	<input type="checkbox"/> ③ 必然性が低い	
	<input type="checkbox"/> ④ 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)	<input type="checkbox"/> ① 効率的である	市営バス営業時から比較すれば、民間運行に対して補助金を支出する方が経費が掛からず効率的である。
	<input type="radio"/> ② どちらかといえば効率的	
	<input type="checkbox"/> ③ どちらかといえば非効率的	
	<input type="checkbox"/> ④ 非効率的	
緊急性 (他事業に優先し、実施する必要があるか)	<input type="radio"/> ① 緊急性が高い	日々の生活に直結するものなので、路線を維持していくことの緊急性は高い。
	<input type="checkbox"/> ② 比較的緊急性がある	
	<input type="checkbox"/> ③ 緊急性が低い	
	<input type="checkbox"/> ④ 緊急性はない	
成果 (目的の達成状況)	<input type="checkbox"/> ① 成果が上がっている	路線を維持していくという面では、一定の成果は上がっていると考えるが、利用客を増やすためには更なる工夫が必要である。
	<input type="radio"/> ② どちらかといえば上がっている	
	<input type="checkbox"/> ③ どちらかといえば上がっていない	
	<input type="checkbox"/> ④ 成果は上がっていない	
今後の課題	現在のダイヤ・ルートで運行する協定期間は平成27年度から平成29年度までの3年間となっており、30年度からの新たな協定に向けダイヤ・ルート等を見直し、より多くの方に利用してもらい市からの補助金額を減らしていくための施策を実施していく必要がある。	

■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		
3	3 改善・効率化し継続	40 ~ 59 点	86	1	現在の協定は29年度までとなっており、30年度からは新たなダイヤ・ルートでより利便性が高い補助路線の運行ができるよう取り組んでいる。
	4 終期設定し終了	20 ~ 39 点			
	5 完了・休止・廃止	19 点 以下			

■改善・効率化の方向性 ※一次評価の判定が3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)】
平成28年度末に策定した地域公共交通網形成計画に基づき、一部に重複が見られるダイヤの改善や利便性向上に向けたルートの見直しなどを実施することにより、市移譲路線の利用者増加に取り組む。

■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	30年度からの新たなダイヤ・ルート等については現在関係者と協議を行っているところである。公共交通同士の連携も図られるようダイヤやルートを改善・効率化し、事業自体は継続していく方針である。	
	4 終期設定し終了		
	5 完了・休止・廃止		