

1. 事業の概要 (Plan)

	コード	名 称		担当所属	自治振興課		
事務事業	501511	生活交通確保対策事業経費		氏 名	課長 大滝 一芳		
総合計画での位置づけ	政策	4-7	公共交通の充実	予算科目	会計	01 一般会計	
	施策	1	生活交通確保対策の推進		款	02 総務費	
根拠法令・要綱等	村上市生活交通確保対策補助金要綱・村上市地域公共交通活性化協議会規約・村上市地域公共交通総合連携計画				項	01 総務管理経費	
					目	06 企画費	
対 象 (誰を、何を、どこを)	市民						
目的・目標 (対象をどのような状態にしたいのか)	将来にわたって持続可能な移動手段の確保						
開始年度	平成 23 年度	関連事業	なし				
終了年度	平成 ー 年度						
本年度事業内容 (目的実現のための手段及び活動実施内容、やり方、手順など)	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなか循環バスの運行 ・せなみ巡回バスの運行 ・通院対応のりあいタクシーの運行 ・路線バス補助 ・地域公共交通活性化協議会の運営 ・学割の実施(路線バス) ・利用普及啓発活動 他 						

2. 事業実施実績と実施見込み (Do)

活動指標	指 標 名	単位	H23		H24		H25		H26	
			目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績
別紙参照			目標	—	目標	—	目標	—	目標	—
			実績		実績		実績		実績	見込
			目標	—	目標	—	目標	—	目標	—
			実績		実績		実績		実績	見込

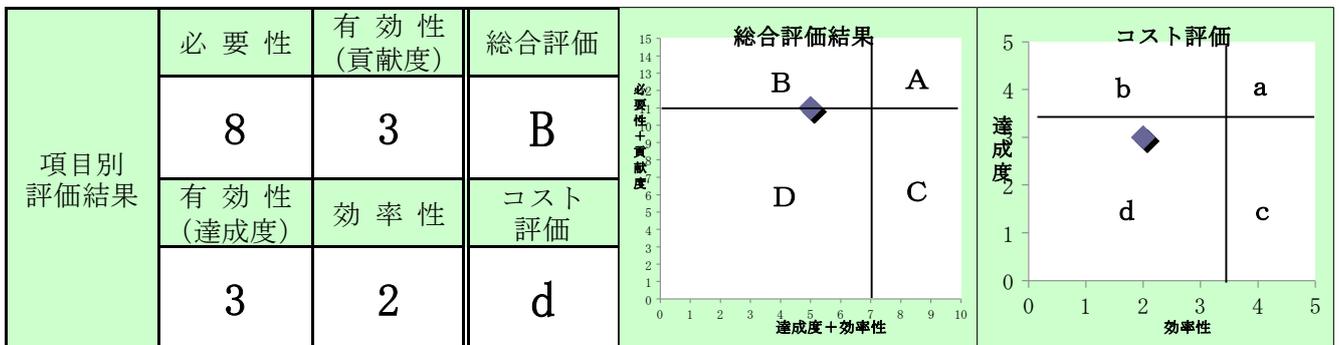
成果指標	指 標 名	指標設定の考え方	単位	H23		H24		H25		H26	
				目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績
別紙参照				目標	—	目標	—	目標	—	目標	—
				実績		実績		実績		実績	見込
				目標	—	目標	—	目標	—	目標	—
				実績		実績		実績		実績	見込

数値で表せない成果 (見込み)											
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

事業	年 度	H23 (決算額)		H24 (決算額)		H25 (決算額)		H26 (当初予算額)		H26 (見込み額)	
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)		
業	直接事業費 a	177,153	189,251	199,599	208,003	207,000					
	(主な費用)										
	負担金	14,681	29,909	34,391	41,480	41,000					
	補助金	162,472	159,342	165,208	166,523	166,000					
コ	財源内訳										
	国庫支出金										
	県支出金	10,253	10,237	9,513	8,873	8,800					
	地方債	14,600	29,900	34,300	32,000	32,000					
	その他										
ス	一般財源	137,700	119,214	121,486	135,130	134,200					
	人件費 b	3,000人 22,782	3,000人 22,491	3,000人 22,401	2,000人 14,768	2,000人 14,768					
ト	総コスト(a+b) c	199,935	211,742	222,000	222,771	221,768					
	市民一人当たりの額(c/人口)	(円) 2,965	(円) 3,179	(円) 3,375	(円) 3,431	(円) 3,416					

3. 事業の評価 (Check)

区分		評価		説明
必要性	ニーズ	3	どちらとも言えない	自家用車の普及と運転免許証の取得率の高まりにより総合的なニーズが高いとは言えない。ただし、人口減少、高齢化により真に必要とする利用者の増加が見込まれるため。
	公共性	5	行政以外にはできない事業である。	対象とする人が不特定多数であるため。
有効性	達成度	3	どちらとも言えない	交通インフラとしての整備を目標にしているため、目標としての利用者数を設定していないため。
	貢献度	3	どちらとも言えない	より利便性を高めるために現在模索中であるため。
効率性		2	ややコストが上回り、または見込みであり改善が必要である。	自家用車の普及、人口密度の低下により公共交通におけるコスト高は全国的に否めない問題である。



4. 今後の方向性 (Action)

事業の 方向性	方向性	継続
	理由	村上市は他市より大きな面積を有しており、加えて加齢、過疎化等の要因で移動困難になるケースが推察されます。そこで、誰もが日常生活に不安を感じることなく安心して生活するためには移動手段の確保は必須と考えるからです。
	今後の対応 (改善策等)	大量輸送という公共概念から、交通弱者救済という考え方への転換による事業対応の充実が求められる。

5. 【総合評価】 (行財政改革推進本部会議)

結論	今後の方向性	
	当該事業の今後の方向性はどうか。	
	<input type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 継続 <input type="checkbox"/> 再構築 <input type="checkbox"/> 縮小 <input type="checkbox"/> 廃止 (理由) 担当課の方向性を了承する。	

活動指標	指標名	単位	H23		H24		H25		H26	
	地域公共交通活性化協議会決定のバス運行	便数	目標	—	目標	—	目標	—	目標	8,610
			実績	1,688	実績	4,193	実績	7,312	見込	8,610
	地域公共交通活性化協議会決定の通院対応タクシー運行	便数	目標	—	目標	—	目標	—	目標	6,400
			実績	2,332	実績	6,966	実績	6,337	見込	6,200
路線バス補助	便数	目標	—	目標	—	目標	—	目標	37,455	
		実績	42,149	実績	41,599	実績	39,850	見込	37,455	
地域公共交通活性化協議会 開催数	回数	目標	—	目標	—	目標	—	目標	3	
		実績	3	実績	3	実績	3	見込	3	
			目標		目標		目標		目標	
			実績		実績		実績		見込	

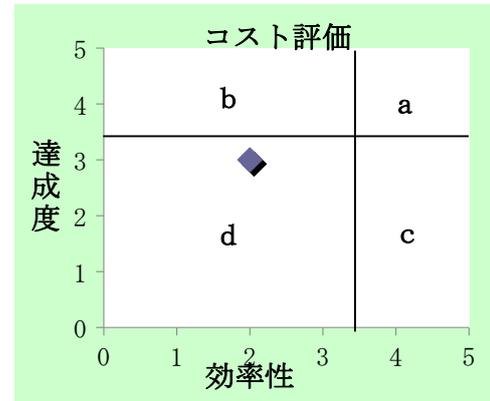
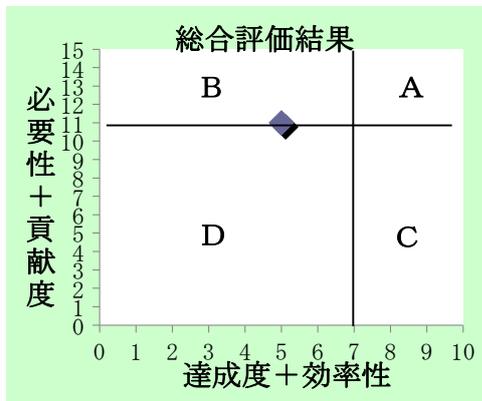
成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	H23		H24		H25		H26	
	地域公共交通活性化協議会決定のバス利用者人数	公共交通存続の目的で利用頻度を測るために設定	人	目標	—	目標	—	目標	—	目標	32,000
				実績	2,766	実績	8,540	実績	24,845	見込	31,100
	地域公共交通活性化協議会決定の通院対応タクシー利用者人数	公共交通存続の目的で利用頻度を測るために設定	人	目標	—	目標	—	目標	—	目標	7,500
				実績	2,210	実績	5,564	実績	7,287	見込	7,450
路線バス補助対象の利用者数	公共交通存続の目的で利用頻度を測るために設定	人	目標	—	目標	—	目標	—	目標	118,000	
			実績	123,350	実績	109,768	実績	108,275	見込	112,000	
			目標		目標		目標		目標		
			実績		実績		実績		見込		

数値で
表せない成果
(見込み)

事務事業評価シート（行政評価委員会）

事務事業名称		生活交通確保対策事業経費	
評価項目		評価基準	点数
必要性	ニーズ	<p>今の社会状況や市民ニーズがあるか。</p> <p>「5」……ますますニーズが高くなっている。</p> <p>「4」……依然とニーズが高い。</p> <p>「3」……どちらとも言えない。</p> <p>「2」……当初見てニーズは低くなりつつある。</p> <p>「1」……当初から見てニーズは低くなっている。</p>	3
	公共性	<p>市と民間等の役割から市が行う必要があるか。</p> <p>「5」……行政以外にはできない事業である。</p> <p>「4」……民間でも可能だが行政が担うべき事業である。</p> <p>「3」……どちらとも言えない。</p> <p>「2」……民間でも実施できる(実施している)事業である。</p> <p>「1」……むしろ民間等で行う事業である。</p> <p>(理由) 高齢者は通院に利用しており、必要とする年代によって違いがあるが、全体としてはそれほど高いものではない。</p>	4
有効性	達成度	<p>事業の効果・成果は十分か。</p> <p>「5」……目標以上の達成度である。</p> <p>「4」……概ね目標水準に達する。</p> <p>「3」……どちらとも言えない。</p> <p>「2」……やや目標を下回り、改善が必要である。</p> <p>「1」……目標を大幅に下回り、根本的な見直しが必要である。</p> <p>(理由) 各種運行形態の取り組みによって差がある。</p>	3
	貢献度	<p>昨年と比べて事業の成果を挙げる。そして施策に反映されているか。</p> <p>「5」……昨年以上の成果をあげ、施策に非常に反映されている。</p> <p>「4」……昨年と同程度の成果をあげ、施策に反映されている。</p> <p>「3」……どちらとも言えない。</p> <p>「2」……昨年よりの成果が低く、施策にあまり反映されていない。</p> <p>「1」……昨年よりの成果がなく、施策に全く反映されていない。</p> <p>(理由) 路線バスの割引制度で利用が増えてきている。</p>	4

評価項目	評価基準	点数
効 率 性	事業(取り組み・成果)に対する経費・人員(コスト)は適切か。 「5」・・・事業に対するコストが少なく、かなり効率が良い。 「4」・・・事業に見合うコストである。 「3」・・・どちらとも言えない。 「2」・・・ややコストが上回り、改善が必要である。 「1」・・・事業に対するコストが過大で効率が悪い。	2
	(理由) 改善が必要である。	



- A: 現時点では、現状(計画・予定)どおり事業をすすめることが妥当
- B: 事業の進め方の改善検討
- C: 事業規模・内容、実施主体等の見直しが必要
- D: 事業の抜本的見直しが必要

- a: 現状どおり事業をすすめることが妥当
- b: 現在の有効性を維持してコストを下げる取り組みが必要
- c: コストパフォーマンスを維持して有効性増加が必要
- d: 事業の抜本的見直しが必要

【今後の方向性】

	事業の方向性
結 論	当該事業の今後の方向性はどうか。 <input type="checkbox"/> 拡 充 <input type="checkbox"/> 継 続 <input checked="" type="checkbox"/> 再構築 <input type="checkbox"/> 縮 小 <input type="checkbox"/> 廃 止
	(理由) 補助を行っている路線バスについて、「空バス」が走っているような状況では経費の無駄と感じる。すべて廃止することにも問題があるので、車両を小型化し、運行時間帯によって使用車両を変えるなど、効率的な運行に努めていただきたい。 また、地域公共交通活性化協議会で活発な検討・協議を行うために、協議会に諮る内容を前段の組織で議論する仕組みが必要と考える。 なお、乗り合いタクシーについてはチャシ等に料金設定の考え方を付記するなど、利用者にわかりやすく周知するよう努めていただきたい。