

事業番号	事務事業名	過疎地域乗合バス系統維持補助金	所管課名	まちづくり課	令和 2 年度課長名	小林 英将
00267	政策名	4 快適な生活環境の里づくり	係名	地域対策係	担当者・シート作成者	日笠 雄策
	施策名	49 公共的交通機関の充実	根拠法令等	過疎地域自立促進法、道路運送法(有償旅客運送)、鏡野町補助金等交付規則		

1. 事務事業の概要

①事業期間	②今年度の事業内容(具体的な内容、事務概要等を簡潔に記載する)	③開始したきっかけ(いつ頃、どんな経緯で)
<input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返し <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 (年度～ 年度) <input type="checkbox"/> 単年度のみ	路線バス維持のため事業者(中鉄北部バス)へ国と県との協調補助を行なう。 路線は上齋原、奥津～津山間の幹線系統1路線、一日17便であったが、令和元年10月から一日8便に減便し、減便分はフィーダー系統(支線枝線系)路線である「上齋原-マルナカ線」に振替えている。	開始年是不詳。過疎地域の足の確保のため、民間事業者が撤退するのを抑止するため補助金を交付して路線の維持を図っている。

2. 事務事業の対象・意図・活動・成果指標

①対象(誰、何を対象にしているのか)	④対象指標	単位	区分	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度
ア 民間事業者(バス会社)	ア 事業者数	社	見込 実績	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1
イ 町民	イ 人口	人	見込 実績	12,435 12,926	12,285 12,754	12,143 12,625	11,970	11,800
ウ	ウ		見込 実績					

②意図(対象をどのような状態にしたいのか)	⑤成果指標(意図の達成度)	単位	区分	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度
ア 通院、買物等にバスを利用してもらう	ア バス利用者	人	目標 実績 達成率	20,000 10,385 51.9%	20,000 26,003 130.0%	20,000 16,078 80.4%	30,000	30,000
イ	イ		目標 実績 達成率					
ウ	ウ		目標 実績 達成率					

③主な活動内容	⑥活動指標	単位	区分	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度
ア 補助金支払い事務	ア 補助金支払回数	回	目標 実績 達成率	1 1 100.0%	1 2 200.0%	2 2 100.0%	2	2
イ 起債申請事務	イ 起債計画書作成事務	回	目標 実績 達成率	2 2 100.0%	2 2 100.0%	2 2 100.0%	2	2
ウ 利用者取りまとめ事務	ウ 利用者取りまとめ回数	回	目標 実績 達成率	1 1 100.0%	1 1 100.0%	1 1 100.0%	1	1

3. 事務事業の予算・コスト概要

予算科目	会計 01		款 02		項 01		目 06		大事業 中事業					事業番号
	一般会計		総務費		総務管理費		企画費		08	01	過疎地域乗合バス系統維持補助金			
30年度実績	1年度実績	2年度実績	3年度見込	4年度見込	前年比	決算(千円)	30年度実績	1年度実績	2年度実績	3年度見込	4年度見込	前年比		
国庫支出金						国庫支出金								
県支出金						県支出金								
町債	15,000	15,000	10,000	10,000	-5,000	町債	15,000	15,000	10,000	10,000	10,000	-5,000		
その他特財						その他特財								
一般財源	2,521	6,429	4,319	3,875	-2,110	一般財源	2,521	6,429	921	3,875	3,875	-5,508		
合計	17,521	21,429	14,319	13,875	-7,110	合計(A)	17,521	21,429	10,921	13,875	13,875	-10,508		
財源名称	過疎債		従事正職員人数		1	1	1	1	1	1	1			
			延べ業務事務時間		80	120	120	120	120	120				
			人件費計(千円)(B)		271	420	401	402	402	402		-19		
	最終予算額		14,319 千円	予算執行率		76.2%	トータルコスト(A+B)		17,792	21,849	11,322	14,277	14,277	-10,527
主な支出事業内容(予算)	負担金補助及び交付金(補助金)		14,319 千円		主な支出事業内容(決算)		負担金補助及び交付金(補助金)		10,921 千円					

事業番号	00267	事務事業名	過疎地域乗合バス系統維持補助金	所管課名	まちづくり課
------	-------	-------	-----------------	------	--------

4. 事務事業の環境変化・住民意見等

① 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のか?
対象者の減少により、利用者も減少している。
② この事務事業に関するこれまでの改革・改善の取り組み経緯
利用者の減少のため運行事業者等と協議して、令和元年10月より1日17便から8便に減便し、9便をフィーダー系統路線の上齋原—マルナカ線に移行した。
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、どの程度寄せられているか?
路線の維持、時刻の変更、運賃が高いなどの様々な要望・意見・苦情等はあるが、利用者は限られている。

5. 事業評価

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町の政策体系に結びついているか? 意図することが結果に結びついているか?)		
	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている	理由 説明	民間事業者の中鉄北部バスが運行する以上、法的にも他の有効な方法はない。
	② 町が関与する妥当性(この事業は町が行わなければならないものか? 税金を投入して行うべき事業か? 住民や地域民間等に任せることはできないか?)		
<input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地がある <input type="checkbox"/> 妥当である	理由 説明	現状では幹線系統路線であり、バス事業者への助成はやむを得ないが、将来的にはバス事業者への助成を打ち切ることも考えられる。	
③ 対象・意図の妥当性(事務事業の現状や成果から考えて、対象と意図を見直す余地はないか?)			
<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 適切である	理由 説明	バス事業者と利用者は妥当である。	
有効性 評価	④ 成果の向上余地(成果向上の余地はないか? 成果を向上させる有効な手段はないか? 何が原因で成果が向上しないのか?)		
	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある <input type="checkbox"/> 目標水準に達している	理由 説明	路線バスの運行と住民ニーズは必ずしも合致していないが、全ての人に合致させるのは不可能で経費負担も増える。現状ではコストをかけずに利用者を増やす有効な手段はない。
	⑤ 廃止・休止の成果への影響(事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無は? 目的を達成するには、この事務事業以外に方法はないか?)		
<input type="checkbox"/> 影響がない <input checked="" type="checkbox"/> 影響がある	理由 説明	今後免許証返納者が増えることが予想されるため、バス路線は維持する必要があるが、運行形態は見直し余地はある。	
⑥ 方法・手段の改善余地(やり方等を改善して成果をより向上させることはできないか?)			
<input checked="" type="checkbox"/> 改善余地がある <input type="checkbox"/> 改善余地がない	理由 説明	費用対効果を考えなければ改善策はあるが、現状では困難である。また、今後は民間バス事業者が撤退することも視野に入れ、デマンドバス・タクシーの導入も検討していかなければならない。	
効率性 評価	⑦ 事業費の削減余地(成果を下げずに仕様や工法の見直し、住民の協力などで事業費を削減できないか?)		
	<input type="checkbox"/> 削減余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない	理由 説明	令和元年10月から減便し、前年度より経費は下がっているが、代わりに減便分は他の路線の増便の経費増につながっており、全体的には事業費の削減になっていない。利用者の増加を図ることが唯一の事業費の削減方法であるが、非常に困難である。
⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地(成果を下げずにやり方の見直しや民間委託などでコスト削減できないか?)			
<input type="checkbox"/> 削減余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない	理由 説明	現状でも必要最小限の事務であり、削減余地はない。	
公平性 評価	⑨ 受益機会・費用負担の適正化余地(事業内容が「対象」の全体でなく、一部の受益者に偏っていないか? 受益者負担は公平・公正となっているか?)		
	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である	理由 説明	本路線は距離に応じて有償であり、受益者負担は公平である。

6. 事業評価の総括と今後の方向性

① 上記の評価結果		② 全体総括(振り返り・成果・反省点)・評価結果の根拠																							
A 目的妥当性	<input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直しの余地あり	住民ニーズは多様であり、全ての人々が満足することは不可能である。路線バスのあり方そのものが、現在の生活スタイルや考え方とマッチしていないところがある。住民の足の確保は「福祉」施策として再構築する考え方もある。																							
B 有効性	<input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直しの余地あり																								
C 効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直しの余地あり																								
D 公平性	<input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直しの余地あり																								
③ 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可		④ 担当課としての事業の方針																							
<input type="checkbox"/> 拡充 <input type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input checked="" type="checkbox"/> 改善 <input checked="" type="checkbox"/> 休止・廃止 <input type="checkbox"/> 事業完了	今後の改革改善案 全町的な地域公共交通網形成計画を策定する中で、民間事業者との棲み分けや新たな制度を検討する。そのためにはコスト増もやむを得ない。また、住民ニーズに合わせて路線、時刻等を随時改善していく必要がある。		<table border="1"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">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></td> <td>低下</td> <td>△</td> <td>△</td> <td>△</td> </tr> </table> <p>(廃止・休止・事業完了の場合は記入不要)</p>			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	△	△	△																					
⑤ 改革改善案を実施する上で解決すべき課題																									
国庫補助の減少。 要望と実際の利用者がイコールでない。(要望はしても利用しない～多様なニーズに全て合わせることは不可能)																									