

平成 28 年度事務事業評価表(一般事業・継続)

No. 389

事務事業名	生活バス路線関連事業(協調)
-------	----------------

作成日	平成 28 年 9 月 30 日		
部局名	商工観光部		
課名	商工振興課		
課長名	高取 和也	内線	240
担当者名	浦山 優	内線	248

基本目標		機能的で環境と調和したまち
政策	050202	道路網の整備と公共交通の利便性の向上
施策		利便性の高い公共交通の確立
関連施策		

会計	一般会計		
款	7	商工費	
項	1	商工費	
目	1	商工総務費	
事業コード	030201	バス路線維持協調補助事業	

事業類型	5	負担金・補助金事業
個別計画		
重点事業		

【PLAN(計画)】

対象(者) 誰(何)に対して事業を行うか	国、県との協調補助運行系統		
意図 対象をどのような状態にしたいか	市民の生活交通バス路線のうち、地域間幹線系統及び市内幹線系統の維持確保を図る。		
事業概要 意図を達成するために実施することは何か	市内を運行している生活交通バス路線は、長崎県交通局が運行している。このうち国庫補助制度及び県補助制度に該当する運行系統に係る欠損について、県と市で協調して補填する。		
事業期間	平成 年度 ~ 平成 年度	実施方法	直営
根拠法令、要綱等	大村市地方バス路線維持費補助金交付要綱		
国・県補助事業に係る本市単独施策	無		

【DO(実施)】

指標名(上段:名称/下段:算定式等)		単位	25年度	26年度	27年度	28年度	備考	
活動指標	① 国の補助対象路線に対する協調補助系統数	計画値	1	1	1	0	H26年度から単独で国庫補助路線となり、市の補助がなくなった。	
		実績値	1	1	0			
	諫早駅前-長崎空港線	達成度	%	100.0%	100.0%	0.0%		
		達成度	%					
② 国の補助対象路線に対する協調補助系統数	計画値	系統			0	1	H26年度から新規で国庫補助対象路線となり、市も協調して補助することになった。	
		実績値			0			
	今村-早見線	達成度	%					
		達成度	%					
成果指標	① 国の補助対象路線を利用した人数	計画値	55,000	56,000	56,000	60,000	H26年度から単独で国庫補助路線となり、市の補助がなくなった。	
		実績値	56,536	59,831	60,210			
	諫早駅前-長崎空港線	達成度	%	102.8%	106.8%	107.5%		
		達成度	%					
	② 国の補助対象路線を利用した人数	計画値	人		0	27,000		27,000
		実績値	人		26,968	27,534		
今村-早見線	達成度	%			102.0%			

年 度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	全体計画
① 事業費(千円)	519	213	0	213	744	213	213	0
国庫支出金								
県支出金								
地方債								
その他								
一般財源	519	213	0	213	744	213	213	
② 人件費(千円)	890	982	657	1,243	事業内容	事業内容	事業内容	備考
職員人数(人)	0.10	0.13	0.08	0.14				
時間外勤務(時間)	10.5	0	0	20				
嘱託等人数(人)	0.04	0.00	0.05	0.10				
フルコスト(①+②千円)	1,409	1,195	657	1,456				

※財源内訳中の「その他」には、保険料・寄付金・基金・利用料等の収入を記入しています。

【CHECK(評価)】

<b>事業の進捗状況</b> 昨年度の評価から、どのような取組をしましたか(昨年度の【ACTION】の改善・改革の進捗等)	運行体系の見直しを行い、4年が経過し、新規路線及び路線バスの番号化等が利用者に定着してきた。
<b>事業が抱える問題・課題等</b>	国庫補助系統は、最も主要な幹線であることから、便数の削減は困難である。

妥当性	<b>【必要性】</b>	高い	やや高い	やや低い	低い	該当なし	
	協調補助系統は、大村市内今村から諫早市内を結ぶ幹線系統で、且つ、主要な生活交通路線あることから、国、県と協調し路線の維持確保を図ることは必要である。						
有効性	<b>【市の関与】</b>	高い	やや高い	やや低い	低い	該当なし	
	生活交通路線の維持確保を図ることは、市の重要な責務であり、市が関与することは妥当である。						
効率性	<b>【事業成果】</b>	高い	やや高い	やや低い	低い	該当なし	
	国、県補助協調の利用者はいずれも微増し、目標に達した。協調補助路線は幹線系統であることから事業成果としてはやや高い。						
効率性	<b>【施策貢献度】</b>	高い	やや高い	やや低い	低い	該当なし	
	複数の自治体に渡り運行する国庫補助系統と市内の幹線である県補助系統は、利用者にとって重要な生活交通路線であることから、公共交通の充実を図るうえで貢献度は高い。						
効率性	<b>【コスト】</b>	削減の余地なし		削減の余地あり		該当なし	
	国庫補助、及び県の補助要綱に従い市が協調補助していることから、見直しの余地はない。						
効率性	<b>【負担割合】</b>	見直しの余地なし		見直しの余地あり		該当なし	
	国庫補助、及び県の補助要綱に従い市が協調補助していることから、見直しの余地はない。						

※事業類型が1～3に該当する事業については妥当性及び有効性の評価は記入していません。

【ACTION(改善・改革)】

今後の方向性	現状維持
--------	------

<b>内容</b> 今後の方向性のもとで、どのような取組をするか(課題や問題点等に対する取組など)	更なる利用促進策に取組みバス利用者の拡大を図る。
<b>効果</b> 事業の改善・改革によって期待される効果は何か	バス利用者が増加し、収支の改善が図られる。

1次評価	今後の方向性	担当者意見のとおり		2次評価	対象外	今後の方向性
	終期設定				終期設定	
	意見等				内容	

※1次評価は事業担当課長等、2次評価は2次評価委員会によって行われます。