

コード	名 称	区分	コード	名 称
事業名	116 地方バス路線維持経費	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本 施策	51 市内交通機関の利便性を高める	目	06	企画費
		細目	125	バス等対策事業経費
		細々目	52	地方バス路線維持経費
行革大綱の重点事項番号 6・7				
担当部署	コード	11300	担当者	22 - 9621
	名称	企画課	氏名	森 健至 連絡先 (内線) 2115

事務事業の概要 (Plan)

対象(誰を、何を)	事業者が廃止したバス路線の沿線地域住民等	※対象件数
成果(どうする)	日常の生活交通を確保して、通院、通学等の交通手段を確保する。	
根拠法令・要綱等		
開始年度	平成	年度
終了年度	平成	年度
H21 事業 内容	・廃止代替バス 予野線 諏訪線 西山線 友生線の運行を三重交通株式会社へ委託	鳥ヶ原線 月ヶ瀬線 柘植線
	社会情勢 の変化等	

整備内容(「施設の建設」「整備事業」のみ記入)

1 建設用地	
2 建設面積 (延床面積)	
3 規模・構造	
4 総事業費	千円

運営体制(「施設の建設」「施設の管理・運営」のみ記入)

1 運営主体	
委託先	
2 配置人員	人
3 年間運営費	千円
4 市内の 類似施設	

事務事業実施にかかる業績とコスト(Do)

活動指標	指標名	単位	実績値		目標値	
			H20	H21	H22	H23
年間利用者数	人		目標	223000	目標	223000
			実績	221037	実績	200301
			目標		目標	
			実績		実績	

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	実績値		目標値	
				H20	H21	H22	H23
収支率	%	効率運行による収支改善		目標	55	目標	55
				実績	50.1	実績	50.7
				目標		目標	
				実績		実績	

投入コスト	H20 決算		H21 決算		H22 当初予算		H23 当初要求	
	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	
直接事業費計(A)	59,761	55,598	57,217	58,000				
Aの 財源 内訳								
国庫支出金								
県支出金	12,526	8,965	7,537	7,537				
地方債								
その他	0	0	0	0				
一般財源	47,235	46,633	49,680	50,463				
事業投入人件費(B)	0.2人	1,296	0.2人	1,296	0.5人	3,600	0.5人	3,600
フルコスト(A)+(B)	61,057	56,894	60,817	61,800				

事務事業の評価 (Check)

	判断の基準(該当項目に○をつけてください)	備考欄(特記事項)
必要性	法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業	
	個人の方だけでは対応し得ない社会的・経済的弱者を対象に、生活の安定を支援し、あるいは生活の安全網(セーフティネット)を整備する事業	○
	特定の市民や団体を対象としたサービスであるが、サービスの提供を通じて対象者以外の第三者にも利益が及ぶ事業	
	事業開始からの目標・目的を概ね達成している事業	
	市民にとっての必要性は高いが、多額の投資が必要、あるいは事業リスクや不確実性が存在するため、民間だけではその全てを負担しきれず、これを補完する事業	○
	市民が社会生活を営むうえで必要な生活環境水準の確保を目的とした事業	○
	国や県、民間が同様のサービスを提供している事業	
	市民の生命、財産、権利を擁護し、あるいは市民の不安を解消するために必要な規制、監視、指導、情報提供、相談等を目的とした事業	
	民間のサービスだけでは市場全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業	○
	受益の範囲が不特定多数の市民に及び、サービス対価の徴収ができない事業	
有効性	事業の対象や環境の変化により、事業ニーズが薄れていない事業	
	【○をつけた場合、ニーズの具体的内容、根拠となるデータ等判断理由】	
	利用者の減少傾向はあるが、年間20万人以上の利用があり、今後、運行方法や運行ルート、便数、ダイヤ等の見直しにより利用者ニーズに応えることができる。	○
	財政状況を考慮し、事業を休止した場合は、市民生活への影響が大きい事業	
	【○をつけた場合、影響の内容及び判断理由】	
	自ら移動手段を持たない高校生や高齢者などの、通学、通院、買い物等の手段を奪うことになる。	○
	事務事業の継続、達成度や実績を高めることで成果指標の向上が期待できる。	○
	基本施策の目的を実現するために現在の事務事業の内容は適切であり、基本施策に対して貢献度も高	○
	サービス水準や対象を見直す余地がある。	○
	当初設定した計画を「80%以上100%未満」実施している。	【計画に遅れが生じている場合、改善策】
予算の繰越の有無 無	【予算の繰越がある場合、繰越の種別】	
【予算の繰越がある場合、繰越の種別】	現行の交通計画の見直し作業を通じて、コミュニティバス運行の最適化を図る。	
効率性	他の事業主体の活用、事業移管が可能である。	
	基本施策の中で類似・重複する事務事業がある。	
	【事業名】	
受益者負担を求められることができる事業である。	○	
	全体コストにおける負担構成は適正である。	○
	コストに見合った効果となっていない。効果を絞り込むことでコストを削減する余地がある。	

昨年度の評価結果に基づく改善策への取り組み状況

改善策	土休日運行本数・運行区間の見直し等による運行の適正化を図る。
【状況】	計画のとおり運んでいない
【詳細】	
昨年度の取組状況	昨年度、運行見直しは行っていない。

今後の方向性 (Action)

担当課長氏名	増田 基生
【方向性】	内容変更
【理由】	
事業の方向性	伊賀市交通計画協議会で本年度取り進む新交通計画の立案作業において、市民意識調査の結果等をもとに路線ごとの評価を行い、見直しの必要がある路線についてはその方向性を検討する(見直し方針案の作成)。
現時点における課題、その他	高校生や高齢者など自ら交通手段を持たない人たちの重要な移動手段であるが、過去3年間の利用実績から見て、いずれも利用者の減少傾向が続いており、運行の適正化等改善の必要がある。また、県の市町村自主運行バス等維持費補助金も年を追うごとに補助率が下がっており、市の負担が増している。
課題、その他に対する改善策(いつまでに、何を、どうする)	新交通計画の策定作業の中で、廃止代替バスが伊賀鉄道やその他の路線バス、行政バス、コミュニティバスとともに相互に結節して市内の公共交通ネットワークを形成できるよう効果的で安定的な施策を平成22年度中に立てる。