

事務事業評価表 平成24年度

政策 安全で快適な都市生活の充実
 施策 交通環境の充実
 基本事業 移動交通手段の充実

事業名 **生活バス路線運行補助事業**

[0281]

部名	企画政策部	事業開始年度	- 年度	実施計画事業認定	対象
課名	企画課	事業終了年度	- 年度	会計区分	一般会計

事務事業の目的と成果	
対象	(誰、何に対して事業を行うのか) 生活バス路線事業者
意図	(この事業によって対象をどのような状態にしたいのか) 生活バス路線の運行 維持 交通弱者の移動の利便性が確保される。
	(事務事業の内容、やり方、手段) 1. 国及び道補助金の交付に伴う補助金の交付。 2. 国及び道補助金の補助対象路線以外の赤字生活路線に対し市が単独で補助する。(補助 1/ 2 上限額 100万円) 要件 運行回数 1日 1回以上、輸送量 5人以上 150人以下、 運行キロ程 10km以上 3. 移動交通手段の調査、研究

事業量・コスト指標の推移						
区分		単位	21年度実績	22年度実績	23年度実績	24年度当初
対象指標1	バス路線数 (系統数)	系統	35	35	35	35
対象指標2						
活動指標1	補助金額	千円	5,345	3,736	3,612	3,860
活動指標2	補助対象バス路線数	路線	5	3	3	3
成果指標1	バス路線の廃止数 (系統数)	系統	0	0	0	0
成果指標2						
単位コスト指標						
事業費計 (A)		千円	5,366	3,736	4,037	6,919
正職員人件費 (B)		千円	1,660	2,418	2,408	8,093
総事業費 (A) + (B)		千円	7,026	6,154	6,445	15,012

費用内訳	
23年度	委託料 425千円、負担金 補助及び交付金 3,612千円

事業を取り巻く環境変化

事業開始背景	国道との協調補助。平成13年度より市単独補助要綱の制定。	事業を取り巻く環境変化	<p>平成16年度にバス路線調査を実施し、バス路線の現状と今後のあり方等について検討を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・18年3月に、江別 - 当別間の札幌第一観光バス路線が廃止となったため、18年4月より当該路線に代替交通手段として、下段モータース(貸切バス事業者)による乗合バス運行を行い移動交通手段を確保した。 ・平成20年4月から北海道中央バスが市内バス路線の統廃合による再編を行った。
--------	------------------------------	-------------	---

23年度の実績による事業課の評価(7月時点)

(1)税金を使って達成する目的(対象と意図)ですか?市の役割や守備範囲にあった目的ですか?

義務的事務事業
 妥当である
 妥当性が低い

理由・
 根拠は?

通勤・通学者、高齢者、病気や身体に障がいをもつ方々にとって公共交通機関であるバスは市民の足であり、生活交通路線としてのバス路線を維持・確保するため、市が一部助成するのは妥当である。

(2)上位の基本事業への貢献度は大きいですか?

貢献度大きい
 貢献度ふつう
 貢献度小さい
 基礎的事務事業

理由・
 根拠は?

赤字バス路線に対し補助金を交付することにより、バス事業者の負担を軽減し、安定したバス運行を行うことができることから、移動交通手段の充実に対する貢献度は大きい。

(3)計画どおりに成果はあがっていますか?計画どおりに成果がでていない理由は何ですか?

あがっている
 どちらかといえばあがっている
 あがらない

理由・
 根拠は?

補助金により、バス路線の維持確保につながっていると判断している。

(4)成果が向上する余地(可能性)は、ありますか?その理由は何ですか?

成果向上余地 大
 成果向上余地 中
 成果向上余地 小・なし

理由・
 根拠は?

増加傾向にある赤字額、赤字路線により現状のバス路線が廃止にならないよう維持に努めているが、現在の補助制度は赤字対策であることから、路線の増加と直接的な関係はない。

(5)現状の成果を落とさずにコスト(予算+所要時間)を削減する新たな方法はありませんか?(受益者負担含む)

ある
 ない

理由・
 根拠は?

生活バス路線の赤字額が増加傾向にある中で、補助金を削減することはバス路線の廃止に直結する恐れがある。