

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【1枚目】

事業コード	23202101	
事務事業名	地域活性化バス等運行事業	
予算書の仕事名	8.地域活性化バス等運行事業	
事業期間	開始年度	平成2年度
	終了年度	
	当面継続	
	業務分類	6. ソフト事業
実施方法	○ 1. 指定管理者代行	● 2. アウトソーシング
	○ 3. 負担金・補助金	○ 4. 市直営

部・課・係名等	コード1	03010300
部名等	産業建設部	
課名等	商工観光課	
係名等	市街地活性化室	
記入者氏名	村崎 博	
電話番号	0765-23-1380	

政策体系上の位置付け	コード2	232021
政策の柱	第2章 安心して健やかにくらせるまち	
政策名	第3節 総合交通体系の整備	
施策名	2. 公共交通の充実	
区分	バス等	
基本事業名	新たな地域交通体系の強化	

予算科目	コード3	001020110
会計	一般会計	
款	2. 総務費	
項	1. 総務管理費	
目	10. 交通対策費	

◆事業概要（どのような事業か）				単 位	実績		計画				
片貝地区コミュニティバス運行：片貝地域における児童や生徒、高齢者等の移動制約者の足を確保するため、片貝地区内においてコミュニティバスを運行。					20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		
対 象	（この事務事業は、誰、何を対象にしているのか。※人や物、自然資源など） 片貝地区住民	➡ 対 象 指 標	① 片貝地区の人口	人	1,257	1,239	1,221	1,203			
			② 老年人口（65歳以上）	人	396	388	380	372			
			③ 片貝小学校の児童数	人	63	60	57	54			
手 段	<平成21年度の主な活動内容> ・任命した業務員の点呼及び運行管理業務（運賃は無料）、車庫やバスの維持管理業務等 ・その他バス運行に係る事務業務（月～金及び第1、3土運行※日及び12/31～1/3までは連休） *平成22年度の変更点 変更なし	➡ 活 動 指 標	① 片貝コミュニティバス運行事業委託費	円	4,085,996	4,200,000	4,200,000	4,200,000			
			②								
			③								
意 図	（この事務事業によって、対象をどのように変えるのか） 片貝地区の高齢者を含めた移動制約者の交通手段を確保し、片貝地域の住みやすさの向上や地域の活性化に寄与する。	➡ 成 果 指 標	① 片貝コミュニティバス利用者	人	26,439	27,000	27,500	28,000			
			②								
			③								
そ の 結 果	<施策の目指すがた> 地域交通体系の確立は地域間交流を促進し、地域の発展と活性化を図る重要な要素です。今後さらなる高齢化の進展が予想されるとともに、市民ニーズがますます多様化する中、市内のバス路線拡充とバリアフリー化が重要となってきます。今後は、受益者負担や費用対効果の観点などから有償バス（魚津市民バス）又はスクールバスに特化した運行等へ移行していくことが望ましい姿である。		↑成果指標が現段階で取得できていない場合、その取得方法を記入								
	◆この事務事業開始のきっかけ（何年頃）からどのようなきっかけで始まったか） 片貝地区では民間バスの本数の減少により、児童や生徒、高齢者等の移動に障害がでようになり、平成14年度より民間バスの運行しない時間帯や小学生の通学時間帯に福祉的バスの運行を開始した。				財源内訳	①国・県支出金	(千円)	0	0	0	0
					②地方債	(千円)	0	0	0	0	
					③その他(使用料・手数料等)	(千円)	409	420	420	420	
					④一般財源	(千円)	3,677	3,780	3,780	3,780	
					A. 予算(決算)額(①～④の合計)	(千円)	4,086	4,200	4,200	4,200	0
◆開始時期以後の事務事業を取り巻く環境の変化と、今後予想される環境変化（法改正、規制緩和、社会情勢の変化など）				①事務事業に携わる正規職員数	(人)	2	2	2	2	2	
かつて市内には民間交通事業者による多くの乗合バス路線があり、通学、通院、買物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たしてしたが、モーターリゼーションの進展や過疎化、少子化に伴って、路線の休・廃止や運行回数の減少が余儀なくされてきた。特に平成14年2月には改正道路運送法に基づく乗合バスの需要調整規制が廃止され、当市の民間路線バスにおいても採算性などの観点からの休廃止が進んできた。しかしながら、二酸化炭素削減を目指す地球環境保全やさらなる高齢化社会に対応する市民の足の確保という観点から、バス交通サービスのニーズは高まってきており、住みやすさの向上や地域間交流の促進のためにも地域交通システムの充実が求められています。				②事務事業の年間所要時間	(時間)	200	200	200	200		
				B. 人件費（②×人件費単価/千円）	(千円)	841	841	841	841	0	
				事務事業に係る総費用（A+B）	(千円)	4,927	5,041	5,041	5,041	0	
				(参考) 人件費単価	(円/時間)	4,205	4,205	4,205	4,205	4,205	4,205
◆市民や議会などからの要望・意見（担当者の私見ではなく、実際に寄せられた意見・質問などを記入） ・片貝地区だけ無償のバス運行はおかしい。				◆県内他市の実施状況	➡	(把握している内容又は把握していない理由の記入欄)					
				● 把握している		全国的にも、中山間地や過疎地において民間事業者による公共交通機関が撤退し、地方自治体を中心となった交通機関整備が増加しており、その際、ほとんどが特定受益者に対して相応の負担をお願いしている。					
				○ 把握していない							

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【2枚目】

【目的妥当性の評価】

1. 施策への直結度 (事務事業の施策の目指すがたに対する直結度 (対象・意図の密接度) とその理由説明)	
☐ 直結度大 ☐ 直結度中 ☒ 直結度小	説明 利用者の数からみても片貝地区における貢献度は高いが、受益負担や費用対効果、市内における公平性からの観点では、今後、有償バス(市民バス)又はスクールバスに特化した運行等へ移行するのが望ましい。
2. 市の関与の妥当性 (民間や他の機関でも実施可能な事務事業か)	
☐ 法令などにより市による実施が義務付けられている ☒ 法令などによる義務付けはないが、公共性が非常に高く、民間(市民・企業等)によるサービスの実施が不可能(又は困難)なため、市による実施が妥当 ☐ 民間でもサービス提供は可能だが、公共性が比較的高く、市による実施が妥当 ☐ 市が実施しているが、関与の必要性は低く、今後は市の関与を縮小(廃止)が妥当 ☐ 既に目的を達成しているので、市の関与を廃止が妥当	
根拠法令等を記入	
3. 目的見直しの余地 (現状の【対象】と【意図】は適切か、また、見直す場合、その理由と内容を説明)	
あり	説明 受益負担や費用対効果からの観点から、今後、有償バス(市民バス)に移行するのが望ましい。しかしながら、片貝地区には民間(地鉄)バスが運行されているため競合路線となり、市民バスを運行するには民間富山地方鉄道の了解が前提となる。よって、当面は、スクールバスに特化した運行等へ移行を検討する。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地 (成果の向上が今後どの程度見込めるか説明)	
あり	説明 市内で無償バスを運行しているのは、福祉バスと片貝地区コミュニティバスのみである。市内各地では市民バスを運行しながら、運賃などによる事業費の1/3の収入確保を実施している。片貝地区は運行費の1/10のみの負担である。そこで片貝地区を市民バスとして本格運行していくことが受益負担や費用対効果からの観点でも、望ましい姿と言える。しかしながら、片貝地区には運賃の高い民間路線バスが運行されており、市民バスを本格運行していくには数多くの障害がある。
5. 連携することで、今より効果が高まる可能性のある他の事務事業の有無 (どう効果が高まるか説明)	
あり	説明 上記で説明したとおり、今後、この事業は魚津市民バス運行事業に統合していくべきである。それとともに民間(地鉄)バスと協調をはかりながら、福祉バスやスクールバス運行事業等とも連携、魚津市の公共交通体系の確立を目指すべき。

【効率性の評価】

6. 事業費の削減の余地 (手段を工夫することで、事業費を削減できないか説明、できない理由も説明)	
あり	説明 現在、事業の地元負担として、片貝地区は事業費の10%を負担してもらっている。また、事業は地域での運行委託なので、これ以上の事業費の削減は難しいが、魚津市民バスとしての有償運行を実施することにより、利用者収入が得られ、それにより事業費の一般財源の削減を図ることができる。
7. 人件費の削減の余地 (今の業務時間を工夫して少なくできないか説明、できない理由も説明)	
あり	説明 本事業を市民バス運行事業に改善できれば、当事業に対する人件費はなくなる。

【公平性の評価】

8. 受益者負担の適正化の余地 (過去の見直しや社会経済状況等から)	
特定受益者あり・負担なし 適正化の余地あり	説明 魚津市民バス(有償運行)運行事業による郊外地対策方のバスは、受益対象地域を中心にNPO法人を設立してもらい、事業費1/3の収入確保を条件にバス運行事業を業務委託している。この方法で市内6路線が本格運行を実施しており、片貝地区も同様の事業を実施するのが望ましい。
9. 本市の受益者負担の水準 (県内他市と比較し、今後のあり方について説明)	
☐ 高い ☐ 平均 ☒ 低い	説明 県内のコミュニティバスの収益率の平均は、0.205(平成17年度)であり、この事業の地元負担率は0.1(平成21年度)なので、バス運行としての収益率としては低い。これについては、片貝地区の本格運行への移行により受益者負担率を上げることが望ましい。

【必要性の評価】

10. 社会的ニーズ (この事務事業にどれくらいのニーズがあるか)	
☐ 全国的又は広域的な課題であり、ニーズが非常に高い ☐ 市固有の課題であり、なおかつ市民などのニーズが非常に高い ☐ 比較的多くの市民などがニーズを感じている ☒ 一部の市民などに、ニーズがある ☐ 一部の市民などに、ニーズがあるが、それが減少しつつある ☐ 目的はある程度達成されている ☐ 上記のいずれにも該当しない	
11. 事務事業実施の緊急性	
☐ 緊急性が非常に高い ☐ 緊急に解決しなければ重大な過失をもたらす ☐ 市民などのニーズが急速に高まっている ☒ 緊急性は低いが、実施しなければ市民生活に影響が大きい ☐ 緊急性が低く、実施しなくても市民サービスは低下しない	

★ 評価結果の総括と今後の方向性

(1) 評価結果の総括

① 目的妥当性	☐ 適切	☒ 目的廃止又は再設定の余地あり
② 有効性	☐ 適切	☒ 成果向上の余地あり
③ 効率性	☐ 適切	☒ コスト削減の余地あり
④ 公平性	☐ 適切	☒ 受益者負担の適正化の余地あり

(2) 今後の事務事業の方向性

☐ 現状のまま(又は計画どおり)継続実施 ☐ 終了 ☐ 廃止 ☐ 休止	年度 <table border="1"> <tr><td> </td></tr> </table>	
☒ 他の事務事業と統合又は連携 ☐ 目的見直し ☒ 事務事業のやり方改善		

★改革・改善案 (いつ、どのような改革・改善を、どういう手段で行うか)			コストと成果の方向性
実施予定時期	次年度(平成23年度)	平成22年度に地域公共交通総合連携計画を策定する中で、今後のあり方について検討し、国の支援事業である地域公共交通再生総合事業を活用し23年度以降その実験実証をしていく。	コストの方向性
	中・長期的(3～5年間)	平成22年度に地域公共交通総合連携計画を策定する中で、今後のあり方について検討し、国の支援事業である地域公共交通再生総合事業を活用し23年度以降その実験実証をしていく。	成果の方向性
			維持
			向上

★課長総括評価(一次評価)

過去の経緯や住民感情もあり、しっかりと計画を立ててから見直しを進める必要がある。	二次評価の要否
	不要

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【1枚目】

事業コード	23202103	
事務事業名	魚津市民バス運行事業	
予算書の事業名	10.魚津市民バス運行事業	
事業期間	開始年度	平成18年度
	終了年度	
	当面継続	
	業務分類	6. ソフト事業
実施方法	☐ 1. 指定管理者代行 ☒ 2. アウトソーシング ☐ 3. 負担金・補助金 ☐ 4. 市直営	

部・課・係名等	コード1	03010300
部名等	産業建設部	
課名等	商工観光課	
係名等	市街地活性化室	
記入者氏名	村崎 博	
電話番号	0765-23-1380	

政策体系上の位置付け	コード2	232021
政策の柱	第2章 安心して健やかにくらせるまち	
政策名	第3節 総合交通体系の整備	
施策名	2. 公共交通の充実	
区分	バス等	
基本事業名	新たな地域交通体系の強化	

予算科目	コード3	001020110
会計	一般会計	
款	2. 総務費	
項	1. 総務管理費	
目	10. 交通対策費	

◆事業概要 (どのような事業か)			単位	実績		計画			
市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図り、もって市民の福祉を増進し、地域の活性化を促進することを目的とする。 ①路線 ・・市街地巡回 (東西ルート) …毎日運行 双方方向運行 1日各7便 ・・郊外対策型…月～土運行 (祝日運休)○上野方…1日6.5往復12便 ○松倉…1日6往復12便 ○坪野…1日6往復12便 ○中島…1日5往復10便 ○天神…1日5往復10便 ○経田-道下…12便 ②運賃 ・・1人1乗車100円 (未就学児無料) ・・1日乗車券300円 ・・回数券 (1乗車1枚で11枚綴り) 1,000円				20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	
対象	(この事務事業は、誰、何を対象にしているのか。※人や物、自然資源など) ・市民や魚津市を訪れる人 ・受益対象の中心となる地区 (西布施・片貝地区除く) (横枕・袋・六部丸除く) (石垣新・印田除く) ◆市街地巡回ルート…道下、村木、大町、下中島・下野方・加積の一部 ◆上野方ルート…上野方 ◆松倉ルート…松倉 ◆中島ルート…上中島、下中島の一部 ◆天神ルート…天神 ◆経田-道下ルート…経田、道下	対象指標	① 魚津市の人口(12月末)	人	46,036	46,200	45,613	45,190	
			② 老年人口 (65歳以上)	人	11,967	12,214	12,461	12,708	
			③ 受益対象の中心となる地区の人口	人	40,781	40,359	39,937	39,515	
手段	<平成21年度の主な活動内容> 改正道路運送法第79条による自主運行バスの運行と車両や庫車管理等を委託。市街地巡回ルートは指名競争入札、上野方、松倉、坪野、中島、天神、経田-道下ルートは地元NPO法人へ事業費の1/3収入確保を条件に随意契約。 ＊平成22年度の変更点 ・国土交通省の補助事業の地域公共交通再生総合事業を活用し、昨年度検討した今後の交通施策実現に向け、より具体的な公共交通総合連携計画を策定する。 ・停留所の増設 (市街地巡回ルート…水族館前・満天の湯前、松倉ルート…アピタ魚津店前・八幡橋北)と運行経路の変更 (市街地) (この事務事業によって、対象をどのように変えるのか)	活動指標	① コミュニティバス運行委託費 (魚津市民バス市街地巡回ルート運行経費)	円	16,196,342	16,500,000	16,500,000	16,500,000	
			② 魚津市民バス運行経費 (市街地巡回ルート以外)	円	31,374,838	31,500,000	31,500,000	31,500,000	
			③ バス購入費 (H18:2台 H19:3台 H22:2台)	円	0	0	16,000,000	0	
意図	高齢化を中心とした移動制約者の移動手段を確保することで、市内の回遊性を向上させ、交流の促進が賑わいを創出させ、地域の発展と活性化を図り、道路交通の円滑化、環境保全などに結びつける。	成果指標	① コミュニティバス利用者数 (市民バス市街地巡回ルート)	人	67,687	68,000	69,000	70,000	
			② コミュニティバス運賃収入 (魚津市民バス市街地巡回ルート)	円	6,491,700	6,500,000	6,600,000	6,700,000	
			③ 魚津市民バス (郊外型) 利用者数	人	104,279	106,000	109,000	112,000	
その結果	<施策の目指すがた> 市民バス等の利便性が向上し、多くの市民が利用しています。		↑ 成果指標が現段階で取得できていない場合、その取得方法を記入						
◆この事務事業開始のきっかけ (何年頃)からどのようなきっかけで始まったか) モータリーゼーションの進展や過疎化、少子高齢化など平成14年の乗合バスにおける需要調査規制の廃止などにより、市内の民間業者のバス路線の半数以上が休廃止路線となってしまう。採算性などの観点により、近い将来、全ての路線について撤退されるのではないかと危惧された。このため、市民の足の確保という観点から、バス交通サービスの見極めを行い、効率的かつ多様な形態で提供できるような新たな公共交通体系の確立を図ることが必要となったことから、平成12年から「魚津市公共交通活性化検討会 (庁内検討会)」を平成13年には市民代表、交通事業者、行政、関係機関で組織された「魚津市公共交通活性化会議」を設立し、実証実験の経過の後、平成16年度に市街地巡回ルートについて本格運行を実施した。			財源内訳		(千円)	8,185	8,235	11,275	8,235
			①国・県支出金	(千円)	8,185	8,235	11,275	8,235	
			②地方債	(千円)	0	0	0	0	
			③その他 (使用料・手数料等)	(千円)	16,101	16,200	16,260	16,320	
			④一般財源	(千円)	24,188	33,465	42,065	33,345	
			A. 予算 (決算) 額 (①～④の合計)	(千円)	48,474	57,900	69,600	57,900	
◆開始時期以後の事務事業を取り巻く環境の変化と、今後予想される環境変化 (法改正、規制緩和、社会情勢の変化など) 平成18年10月に郊外対策型 (上野方、松倉) のバスを本格運行することに伴い、市内地巡回ルートと併せて市民バス運行条例を制定し、魚津市内の自主運行バス (コミュニティバス) として本格運行を開始した。また、道路運送法が平成18年10月に法旧第80条で運行されてきた自主運行バスは79条に改正され、登録制となった。平成19年度には4路線 (坪野、中島、天神、経田-道下) が本格運行をはじめ、従前より実験してきた路線は全て本格化になった。今後は、更なる高齢化の進展や地球規模の環境問題が取りざたされ、燃料費高騰が今後とも予想されることから、市民バス (コミュニティバス) に対する期待や需要が高まってきている。防犯や子供の通学の安全確保という観点からも、市民バスをスクールバスのような利用ができないかという意見や運動に利用できないかという意見も出てきている。			①事務事業に携わる正規職員数	(人)	2	2	2	2	
			②事務事業の年間所要時間	(時間)	1,200	1,200	1,200	1,200	
			B. 人件費 (②×人件費単価/千円)	(千円)	5,046	5,046	5,046	5,046	
			事務事業に係る総費用 (A+B)	(千円)	53,520	62,946	74,646	62,946	
			(参考) 人件費単価	(円/車時間)	4,205	4,205	4,205	4,205	
◆市民や議会などからの要望・意見 (担当者の私見ではなく、実際に寄せられた意見・質問などを記入) 21年9月議会…コミュニティバス事業の改善・見直しについて、計画のスケジュールは、100円という利用者負担についての考えは。 22年3月議会…市民バスの今後の見直しについて。NPOの一元化について。			◆県内他市の実施状況	把握している 把握していない	(把握している内容又は把握していない理由の記入欄) 県内や県外の代表されるコミュニティバスについて、運行内容を把握。自治体やその受益対象地域によって交通環境や事情が大きく異なるため、様々な方法や内容でバス事業を実施している。				

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 （平成 21 年度分に係る評価）

【2枚目】

【目的妥当性の評価】

1. 施策への直結度（事務事業の施策の目指すがたに対する直結度（対象・意図の密接度）とその理由説明）	
☒ 直結度大 ☐ 直結度中 ☐ 直結度小	説明 市民バスは、市民の日常手段として利用され、市民間や地域間の交流を促進し、地域の活性化に寄与している。
2. 市の関与の妥当性（民間や他の機関でも実施可能な事務事業か）	
☐ 法令などにより市による実施が義務付けられている ☒ 法令などによる義務付けはないが、公共性が非常に高く、民間（市民・企業等）によるサービスの実施が不可能（又は困難）なため、市による実施が妥当 ☐ 民間でもサービス提供は可能だが、公共性が比較的高く、市による実施が妥当 ☐ 市が実施しているが、関与の必要性は低く、今後は市の関与を縮小（廃止）が妥当 ☐ 既に目的を達成しているので、市の関与を廃止が妥当	
根拠法令等を記入	
3. 目的見直しの余地（現状の【対象】と【意図】は適切か、また、見直す場合、その理由と内容を説明）	
なし	説明 現状の対象と意図は適切であり、見直しの余地なし。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地（成果の向上が今後どの程度見込めるか説明）	
あり	説明 市内では、交通空白地域（下野方の一部）が存在しており、その地域に対する対応が必要。また片貝地区コミュニティバスは市民バスとの統合を予定しているが、民間バス路線と競合しているため、民間会社の了解が前提である。また西布施地区も民間バス路線であるが、通学の安全性等から市民バスを要望する意見が出てきており、片貝と併せて検討が必要がある。全体的には年々利用者は増加しており、高齢化社会や環境問題等に対応していくためにも、まだまだ成果を向上させる必要があり、今後とも利用者増加に向け、更なる工夫が必要。収入を増加させるための手段として、停留所命名権等による広告についても検討していく必要がある。
5. 連携することで、今より効果が高まる可能性のある他の事務事業の有無（どう効果が高まるか説明）	
あり	説明 ・地域活性化バス事業（片貝コミュニティバス）の有償運行の本格化と連携⇒市内の公共交通体系の整備が高まる。 ・スクールバスとの連携⇒子供の通学の時間帯に運行することにより、遠距離通学者への補助金等の軽減が図れる。 ・バス整備事業⇒平成19年度よりバス整備事業と統合して実施

【効率性の評価】

6. 事業費の削減の余地（手段を工夫することで、事業費を削減できないか説明、できない理由も説明）	
なし	説明 ・郊外対策型の市民バスは地元NPO法人と運行契約を締結し、事業費の1/3収入確保で随意契約している。その委託費の内容は、運転手賃金は安価で運行管理も地元の方々にボランティアでお願いしており、これ以上の運行費削減は厳しい。 ・市街地巡回ルートは、狭い道路などがあり、受益地区も多いため、民間業者へ指名競争入札で契約。これ以上の事業費削減は考えられない。 ・今後、バスの修繕費の増加が懸念される。
7. 人件費の削減の余地（今の業務時間を工夫して少なくできないか説明、できない理由も説明）	
なし	説明 確実な安心と安全を確保しながら今以上に効果的で効率的な市民バス運行を目指す必要がある。また、民間の公共交通機関との連携や協議検討も不可欠であり、そのためには人件費の削減はできない。

【公平性の評価】

8. 受益者負担の適正化の余地（過去の見直しや社会経済状況等から）	
特定受益者あり・負担あり	説明 運賃が100円で事業費の1/3を確保することは、バス（29人乗り）の大きさや受益対象者の人数からも運行規模的にとても困難である。県内各地の自主運行バスでは1乗車200円の路線が増えてきている。また、障害者や児童等の割引き要望があるが、運賃が100円では割引きは大変厳しいのが現状。将来的には県補助金の削減や廃止が予想されるだけに、事業費（市単独経費）削減のためにも、今後、検討を要する課題である。
適正化の余地あり	
9. 本市の受益者負担の水準（県内他市と比較し、今後のあり方について説明）	
☐ 高い ☐ 平均 ☒ 低い	説明 県内のコミュニティバスの平成18年度収支率の平均は？%だが、魚津市民バス運行事業の収支率は33.9%なので、県内のコミュニティバス運行の収支率としては比較的高い方である。

【必要性の評価】

10. 社会的ニーズ（この事務事業にどれくらいのニーズがあるか）	
☐ 全国的又は広域的な課題であり、ニーズが非常に高い ☐ 市固有の課題であり、なおかつ市民などのニーズが非常に高い ☒ 比較的多くの市民などがニーズを感じている ☐ 一部の市民などに、ニーズがある ☐ 一部の市民などに、ニーズがあるが、それが減少しつつある ☐ 目的はある程度達成されている ☐ 上記のいずれにも該当しない	
11. 事務事業実施の緊急性	
☐ 緊急性が非常に高い ☐ 緊急に解決しなければ重大な過失をもたらす ☒ 市民などのニーズが急速に高まっている ☐ 緊急性は低いが、実施しなければ市民生活に影響が大きい ☐ 緊急性が低く、実施しなくても市民サービスは低下しない	

★ 評価結果の総括と今後の方向性

(1) 評価結果の総括

① 目的妥当性	☒ 適切	☐ 目的廃止又は再設定の余地あり
② 有効性	☐ 適切	☒ 成果向上の余地あり
③ 効率性	☒ 適切	☐ コスト削減の余地あり
④ 公平性	☐ 適切	☒ 受益者負担の適正化の余地あり

(2) 今後の事務事業の方向性

☐ 現状のまま（又は計画どおり）継続実施

年度

☐ 終了 ☐ 廃止 ☐ 休止

☒ 他の事務事業と統合又は連携

☐ 目的見直し

☒ 事務事業のやり方改善

★改革・改善案（いつ、どのような改革・改善を、どういう手段で行うか）

★改革・改善案（いつ、どのような改革・改善を、どういう手段で行うか）			コストと成果の方向性
実施予定時期	次年度（平成23年度）	21年度に実施した国土交通省の総合活性化プログラムから将来的な市内の公共交通のあり方を考え、22年度以降は国土交通省の地域公共交通活性化・再生事業に取り組んでいくのが望ましい。そのため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会を設置し、地域公共交通連携計画を策定する必要がある。また、松倉及び片貝のバス車両が10年目を向かえるため、車両の買換えが必要になると予想され、片貝コミュニティバスも市民バスへ移行していく。	コストの方向性 維持
	中・長期的（3～5年間）	魚津市公共交通（バス）活性化会議と併せて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会と連携しながら、地域公共交通活性化・再生総合事業計画を実施しながら、市民や本市へ訪れた方々に対し利用しやすく、効果的で効率的な本市が目指すべき公共交通体系の確立を図っていく。 その中で全停留所の看板整備や利用者の多い停留所には屋根付きの停留所にするなど、市民バスのブラッシュアップを図っていく。	成果の方向性 向上

★課長総括評価（一次評価）

18年度より始まった市民バス事業も郊外型を含め、7系統8路線を実施することとなった。利用者の増加対策を講じながら安心安全なバス運行を目指すとともに、地元NPO法人が継続してバス事業を運営できるよう様々な方策を講じていく必要がある。	二次評価の要否
	不要