

平成 24 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 23 年度実績と平成 24 年度計画)

【1枚目】

事業コード	42620001	
事務事業名	地域活性化バス等運行事業	
予算書の事業名	地域活性化バス等運行事業	
事業期間	開始年度	平成22年度
	終了年度	当年度
	業務分類	6. ソフト事業
実施方法	<input type="radio"/> 1. 指定管理者代行 <input checked="" type="radio"/> 2. アウトソーシング <input type="radio"/> 3. 負担金・補助金 <input type="radio"/> 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	亀田 安仁	
電話番号	0765-23-1380	

政策体系上の位置付け	コード2	426002
政策の柱	基2 安全で快適な暮らしやすいまちづくり	
政策名	2 魅力ある都市基盤の充実	
施策名	6. 総合交通体系の整備	
区分	なし	
基本事業名	市民バス体系の強化	

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。事業の内容、業務の手順など)				実績		計画・目標			
片貝地域における児童、生徒や高齢者等交通弱者の移動手段を確保するため、片貝地区内においてコミュニティバスを運行。				単位	22年度	23年度	24年度	25年度	26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) ◇片貝地域住民	対象指標	① 片貝地区の人口 ② 交通空白地域対応ルート地区の人口 ③	人	1,221	1,203	1,185		
手段	<平成23年度の主な活動内容> ◇任命したドライバーの点呼及び運行管理業務、車庫やバスの維持管理業務 (運賃無料・月～金及び第1.3土曜運行) 委託 ◇将来における片貝コミュニティバスの在り方の検討 (地鉄バスとの関わり方等) *平成24年度の変更点 ・市民バス等公共交通空白地域への対応	活動指標	① 片貝コミュニティバス運行業務委託料 ② 交通空白地域等対応のためのタクシーによる満車対応回数 ③	円 回	4,143,205	4,420,000	4,420,000	4,420,000	4,420,000
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・児童・生徒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数 ② 交通空白地域における利用者数 ③	人	27,267	26,908	26,000	26,000	26,000
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) 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きたが、モーター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。 片貝地区では、民間バスの運行本数の減少等により、児童や生徒、高齢者等の移動に制約がでるようになり、平成14年度より片貝地域内限定で、民間バスの運行しない時間帯や保育園児の通園、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	467	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)	415	442	912	442	442	
			(4)一般財源 (千円)	3,729	3,978	5,021	5,328	4,328	
			A. 予算(決算)額(①～④の合計) (千円)	4,144	4,420	6,400	5,770	4,770	
◆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14年2月からは改正道路運送法に基づく乗合バスにける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路線の休廃止が進んだ。しかしながら、CO2削減による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、バスや電車等交通サービスへ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きており、地域内限定運行ではなく、市民バス化や地鉄バスとの整合性の検討が必要である。			①事務事業に携わる正規職員数 (人)	2	2	2	2	2	
			②事務事業の年間所要時間 (時間)	200	300	300	300	300	
			B. 人件費 (②×人件費単価/千円) (千円)	841	1,262	1,262	1,262	1,262	
			事務事業に係る総費用 (A+B) (千円)	4,985	5,682	7,662	7,032	6,032	
			(参考) 人件費単価 (円/時間)	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) ◇片貝地区だけが無料バスの運行であり、あり方の検討が求められている。 ◇地域内運行が原則であるが、一部地域外への運行も実施しており、地鉄バスとの競合・市民バスとの料金等の整合性に問題がある。 ◇地区負担が1割であることから、受益者負担の面で他地区との整合性に問題がある。		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) 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した交通機関整備が増加している。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。						
			● 把握している						
			○ 把握していない						

【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)	
<input type="radio"/> 直結度大 <input type="radio"/> 直結度中 <input checked="" type="radio"/> 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からは、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 (なぜ市が行わなければならないのか、民間や他の機関でも実施可能な事務事業か)	
<input type="radio"/> 法令などにより市による実施が義務付けられている <input checked="" type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 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 (【対象】と【意図】は適切か、限定又は追加・拡充すべきでないか、また、その理由)	
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(地铁)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、地铁バスの100円化(市民バス並料金の設定)による利用状況等を見据えながら、スクールバスに特化した運行等への移行などについて検討する。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地 (成果の目標は達成されたか、成果の向上が今後どの程度見込めるか)	
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、片貝地区には距離別運賃制の民間路線バスが運行(H23.10.1からは料金100円化で実験運行)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 上記で説明したように、今後、この事業は魚津市民バス運行事業に統合していくか又はスクールバスに特化した運行を検討する。それとともに民間(地铁)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ことが望ましい。

【効率性の評価】

6. 事業費の削減の余地 (仕様や住民等の協力など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%を負担しているが、事業は地域内での運行委託なので、現時点でこれ以上の事業費の削減は難しい。ただし、利用者が非常に少ない便もあり、こうした便の統廃合により運行費用削減の余地がある。ただ、将来において市民バス化等が実現すれば、市全体でのバス事業として、運行の効率化による事業費の削減を図ることができる可能性がある。
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 運行委託事業であり、これ以上の削減は困難である。また、今後、交通空白地域対策もあり、ますます業務量は増加するものと考え。

【公平性の評価】

8. 受益機会の適正化の余地 (受益の機会が偏っていて不公平でないか)	
あり	説明 魚津市民バス(有償運行)運行事業による郊外対策型のバスは、受益対象地域を中心にNPO法人を設立し、事業費の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、無料運行を実施している片貝コミュニティバスも市民バス事業と同様に実施(民間バスとの協調問題の解決が必要)するか又はスクールバスに特化した運行を実施するのが望ましい。
9. 受益者負担の適正化の余地 (県内他市と比較し、適正な水準か)	
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、片貝コミュニティバスの市民バスへの移行などにより受益者負担率を上げることが望ましい。

★ 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	<input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> 目的廃止又は再設定の余地あり <input type="radio"/> 不適切 <input checked="" type="radio"/> 成果向上の余地あり
② 有効性	<input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> 成果向上の余地あり <input type="radio"/> 不適切 <input checked="" type="radio"/> コスト削減の余地あり
③ 効率性	<input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> コスト削減の余地あり <input type="radio"/> 不適切 <input checked="" type="radio"/> 受益者負担の適正化の余地あり
④ 公平性	<input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> 受益者負担の適正化の余地あり <input type="radio"/> 不適切 <input checked="" type="radio"/> 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	
<input type="radio"/> 現状のまま(又は計画どおり)継続実施 年度 <input type="text"/>	
<input type="radio"/> 終了 <input type="radio"/> 廃止 <input type="radio"/> 休止	
<input checked="" type="radio"/> 他の事務事業と統合又は連携 <input checked="" type="radio"/> 目的見直し <input checked="" type="radio"/> 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24年度) 魚津市公共交通活性化会議と並行在来線等対策連絡協議会(魚津市)等との連携を図りながら、平成22年度に策定した魚津市地域公共交通総合連携計画に基づき、平成23年度から国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業による民間バス料金100円化など各種実証実験運行に取り組んでいるが、地域や関係機関等の意見を集約し、当事業の見直しについて、公共交通全体の活性化の観点から、協議・検討を実施する。	コストの方向性 削減
	中・長期的(3~5年間) 片貝コミュニティバス事業の市民バス化・民間運行バスとの競合調整等に向けて、当事業に対する利用者や地域及び関係機関等の意見を継続的に集約し、事業の見直しを検討・協議し、持続可能で効果的・効率的な公共交通体系の確立を図る。	成果の方向性 向上

★一次評価 (課長総括評価)		二次評価の要否
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。		否
		不要

★二次評価 (経営戦略会議評価)	

平成 24 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 23 年度実績と平成 24 年度計画)

【1枚目】

事業コード	42620002	
事務事業名	魚津市民バス運行事業	
予算書の事業名	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	当年度
	業務分類	6. ソフト事業
実施方法	<input type="radio"/> 1. 指定管理者代行 <input checked="" type="radio"/> 2. アウトソーシング <input type="radio"/> 3. 負担金・補助金 <input type="radio"/> 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	亀田 安仁	
電話番号	0765-23-1380	

政策体系上の位置付け	コード2	426002
政策の柱	基2 安全で快適な暮らしやすいまちづくり	
政策名	2 魅力ある都市基盤の充実	
施策名	6. 総合交通体系の整備	
区分	なし	
基本事業名	市民バス体系の強化	

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。事業の内容、業務の手順など) 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・市街地巡回ルート(東回り・西回り)…毎日運行(双方向運行)1日各8便 ・郊外対策型…月～土運行(日曜・祝日運休)○上野方…1日6.5往復12便 ○松倉…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 (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)		単位	実績					計画・目標				
対象部	・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・六郎丸除く) (石垣新・印田除く・H23まで)	◆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、下野方の一部 ◆坪野ルート…松倉・上中島・下野方の一 ◆松倉ルート…松倉、大町・村木・下中島・上中島の一部、 ◆中島ルート…上中島、下中島・下野方の一部 ◆天神ルート…天神、経田・加積の一部	① 市民 ② 老年人口(65歳以上・3月末) ③ 受益対象の中心となる地区の人口	人	45,176	44,812	44,966	44,728	44,490			
手段	<平成23年度の主な活動内容> 自主運行バスの運行と車両や庫庫管理等を委託【市街地巡回ルートは指名競争入札、郊外各ルートは、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】また、市街地巡回ルート(東回り・西回り)の増便とバスロケーションシステムの導入及び魚津駅前バスターミナルのリニューアル、松倉・坪野地区内のデマンド化、市民バス感謝デー・ア *平成24年度の変更点 ◇市民バス郊外ルートへの音声案内システムの導入(次のバス停等案内) ◇市民バス郊外ルート(一部)へのバスロケーションシステムの導入 ◇市民バス市街地巡回ルート車両の低床バスへの更新、公共交通空白地域解消のための上野方ルートの延伸運行	(この事務事業によって、対象をどのように変えるのか) 高齢化を中心とした交通弱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、地域間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。	① 市民バス運行委託料(市街地巡回ルート) ② 市民バス運行委託料(郊外6ルート) ③ バス購入費 (H18:2台 H19:3台 H24:2台 H25:2台 H26:2台)	円	14,932,652	15,414,436	15,395,100	15,400,000	15,400,000			
意図			① 市民バス利用者数(全ルート) ② 市民バス運賃収入(全ルート) ③	人	180,020	186,202	191,800	197,500	203,000			
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、多くの市民及び来訪者が利用します。		↑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 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きたが、モーター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月からは改正道路運送法に基づく乗合バスにける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路線の休廃止が進んだ。しかしながら、CO2削減による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		財源内訳 ①国・県支出金 (千円) 7,104 8,579 33,914 35,834 32,867 ②地方債 (千円) 0 0 17,000 14,175 14,175 ③その他(使用料・手数料等) (千円) 16,238 16,483 17,878 16,694 16,694 ④一般財源 (千円) 24,786 30,899 31,742 28,097 31,064 A. 予算(決算)額(①～④の合計) (千円) 48,128 55,961 100,534 94,800 94,800										
◆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、市街地巡回ルートも含めた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、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、市民バスに対する期待や需要が高まってきている。 また、防犯や子供の通学の安全確保とい		①事務事業に携わる正規職員数 (人) 3 3 3 3 3 ②事務事業の年間所要時間 (時間) 1,500 1,500 1,500 1,500 1,500 B. 人件費 (②×人件費単価/千円) (千円) 6,308 6,308 6,308 6,308 6,308 事務事業に係る総費用(A+B) (千円) 54,436 62,269 106,842 101,108 101,108 (参考) 人件費単価 (円/時間) 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) 市議会や監査等において、交通空白地域の解消やNPO法人の一元化、ルートの再編等による効率的で持続可能な運行体系の確立について意見をいただく。		◆県内外市の実施状況 ●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) 県内外の主な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。									

【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)	
<input checked="" type="radio"/> 直結度大 <input type="radio"/> 直結度中 <input type="radio"/> 直結度小	説明 市民バスは、市民の日常における通院・買い物等のための移動手段として利用され、市民同士や地域間の交流を促進するとともに、魚津市に訪訪される方々の利便性を確保し、地域の活性化に寄与する。
2. 市の関与の妥当性 (なぜ市が行わなければならないのか、民間や他の機関でも実施可能な事務事業か)	
<input type="radio"/> 法令などにより市による実施が義務付けられている <input checked="" type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 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 (【対象】と【意図】は適切か、限定又は追加・拡充すべきでないか、また、その理由)	
なし	説明 現状の対象と意図は適切であり、見直しの余地はない。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地 (成果の目標は達成されたか、成果の向上が今後どの程度見込めるか)	
あり	説明 民間バス路線の料金100円化により、市民バス等運行エリアは、市内ほぼ全域をカバーしたが、以前、一定程度の人口集中地域にもかかわらず、魚津1C周辺は交通空白地域となっており、その地域への対応が必要。また、全体的には年々利用者は増加しているが、人口減少、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、今後とも利用者増に向け、さらなる検討・工夫が必要。併せて、持続可能で効率的・効果的な運営のためにも、広告等収入増加策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。 ◇魚津駅、電鉄魚津駅前広場整備による乗り換えの利便性・安全性向上

【効率性の評価】

6. 事業費の削減の余地 (仕様や住民等の協力など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 ◇市民バス郊外ルートは事業費の1/3収入確保を条件に地元NPO法人に運行委託している。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ボランティアでお願いしており、現状ではこれ以上の運行費削減は厳しい。 ◇市街地巡回ルートは、受益地区も多く、狭い道路などもあり、安全面の確保から、民間業者へ指名競争入札で契約。年々委託額は減り続けており、これ以上の事業費削減は困難な状況にある。 ◇市民バス車両も老朽化し、修繕費も増加傾向にある。
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 運行等における確実な安全性の確保を行いながら、今以上に効率的・効果的な市民バス運行を目指す必要があり、また、民間の公共交通機関との連携や協議検討等さらなる業務も増加するため、人件費の削減は困難である。

【公平性の評価】

8. 受益機会の適正化の余地 (受益の機会が偏っていて不公平でないか)	
あり	説明 民間バス路線の料金100円化により、市民バス等運行エリアは、市内ほぼ全域をカバーしたが、以前、一定程度の人口集中地域にもかかわらず、魚津1C周辺は交通空白地域となっており、その地域への対応が必要。
9. 受益者負担の適正化の余地 (県内他市と比較し、適正な水準か)	
低い	説明 県内のコミュニティバス運行市町の半数以上が運賃1乗車200円であり、また、障害者や児童等の割引き要望があるが、運賃が100円では割引きは持続可能な運行を考えると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、料金200円化を検討する必要がある。

★ 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	<input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> 目的廃止又は再設定の余地あり <input type="radio"/> 有効性 <input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> 成果向上の余地あり
② 効率性	<input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> コスト削減の余地あり <input type="radio"/> 公平性 <input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> 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	
<input type="radio"/> 現状のまま (又は計画どおり) 継続実施 年度	
<input type="radio"/> 終了 <input type="radio"/> 廃止 <input type="radio"/> 休止	
<input checked="" type="radio"/> 他の事務事業と統合又は連携 <input type="radio"/> 目的見直し <input checked="" type="radio"/> 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24年度) 平成22年度に策定した魚津市地域公共交通総合連携計画 (具体的な施策) に基づき、平成23年度から各種実験運行等を開始したが、引き続き、平成24年度においても、民間バス料金100円化や市街地巡回ルートの増便等継続的に実施する。併せて、交通空白地域への市民バスの運行 (上野方ルートの延伸策等)、郊外ルートへの音声案内システム及びバスロケーションシステム (一部のルート) の導入と老朽化した市街地巡回ルートのバス車両の低床タイプへの更新を行うとともに、NPO法人の一元化、片貝片貝コミュニティバスのあり方について検討	コストの方向性 維持
	中・長期的 (3~5年間) 魚津市公共交通活性化会議等に諮りながら、魚津市地域公共交通総合連携計画に基づく各種実験事業等を検証するとともに、民間バス・片貝コミュニティバスのあり方、NPO法人の一元化、料金体系の見直し、老朽化したバス車両の更新等も含め、将来における市民や本市へ訪れた方々にとって、利用しやすく、持続可能で効率的・効果的な公共交通体系の確立を図っていく。併せて、運行のみならず、市内全域におけるバスロケーションシステムの導入やバス待ち環境の整備など、市民バス事業全般にわたり、ブラッシュアップを図っていく。	成果の方向性 向上

★一次評価 (課長総括評価)		二次評価の要否
平成18年度より始まった市民バス事業は、市街地巡回ルート (東回り・西回り)・郊外6ルート【7系統8路線】を実施することとなった。平成23年度より、実験運行事業等による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法人の一元化による効率的かつ持続可能なバス運行ができるよう様々な方策を講じていく必要がある。		不要

★二次評価 (経営戦略会議評価)	
(この欄は空欄)	