

平成25年度 事務事業評価調書（平成24年度実績分）

事務事業名		中山間地域交通推進事業			
所管部局	市民協働部	部局長名	坂本 導昭	予算事業名	地域公共交通推進事業費
所管部署	交通政策課	所属長名	清水 博	予算事業科目(平成25年度)	010201140543

1 事業の位置付け

2011 高知市 総合計画・実施計画 施策体系での位置付け					
施策の大綱	05	まちの環	施策取組方針	市民の日常生活における移動手段を確保するために、地域の実情に応じた公共交通体系の構築に取り組みます。 また、自動車の利用増加による環境負荷を低減するために、パークアンドライドやサイクルアンドライドを推進するなど、公共交通の利用促進に努めます。	
政策	27	便利で快適な交通網の整備			
施策	82	公共交通の再生と活性化			
2 事業の根拠・性格			法定受託事務		
法律・政令・省令					
県条例・規則・要綱等					
市条例・規則・要綱等					
その他（計画、覚書等）					

3 事業の目的・内容等

対象	誰(何)を対象に	中山間地域（鏡・土佐山地域）の住民			
意図	どのような状態にしていくのか	地域ニーズに即した持続可能な地域交通を導入			
手段	事業実施体制等	行政・地域住民・事業者による協議・検討等	事業開始年度	平成22年度	
			事業終了年度		
活動内容	どのような事業活動を行うのか	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行内容（運行形態、運行方法等）の検討 ・ 運行内容の周知（説明会の開催、リーフレット配布） ・ 事業者の選定 ・ 実証運行 ・ アンケート調査の実施 			
成果指標	事業目的の成果を測る指標		指標設定の考え方		
	A				
	B				
	C				

4 事業の実績等

			22年度	23年度	24年度	25年度（計画）	備考欄	
成果指標	A	目標						
		実績						
	B	目標						
		実績						
	C	目標						
		実績						
投入コスト	① 事業費	決算額 (千円)			4,258	9,700		
		財源内訳	国費 (千円)					
			県費 (千円)			2,437		1,700
			市債 (千円)			900		8,000
			その他 (千円)					
			一般財源 (千円)	0	0	921		0
	翌年度への繰越額 (千円)							
	② 概算人件費等	人件費等 (千円)	2,160	2,160	18,500	11,100		
		正規職員 (千円)	2,160	2,160	18,500	11,100		
		その他 (千円)						
		人役数 (人)	0.30	0.30	2.50	1.50		
		正規職員 (人)	0.30	0.30	2.50	1.50		
		その他 (人)						
	総コスト= ① + ② (千円)		2,160	2,160	22,758	20,800		
市民1人当たりコスト (円)		6	6	67				
年度末住民基本台帳人数 (人)		339,130	337,875	338,397				
						総コスト/年度末人口		

5 成果指標で表せない事業成果・市民満足度・その他課題点等

鏡・土佐山の中山間地域においては、県道沿いの一部地域では路線バスが運行していたが、全ての地域をカバーしていないことやバス停まで行かなければ乗車できないことなどから、高齢化が進む同地域の住民にとっては利用しにくい状況であった。

そこで、平成22年度から地域住民と協議・検討を重ね、中山間地域の地域交通として「デマンド型乗合タクシー」を導入することとし、平成24年10月から実証運行を開始した。この「デマンド型乗合タクシー」を導入することで、鏡・土佐山地域全域を運行し、自宅近くまで送迎することが可能となったことから、公共交通としての利便性が向上しており、アンケート調査の中でもそういった声をいただいている。

中山間地域での地域交通導入の取り組みは初めてであるため、1年間の実証運行を経て本格運行に繋げることとしており、アンケートや地元の意見などを取り入れて見直しを行うなど、行政・地域住民・事業者の協働により、地域ニーズに即した地域交通に育てていくよう取り組みを進めている。

6 所属長評価

評価項目		評価基準		1次	平均点数	評価内容の説明
事業実施の必要性	① 事業の実施が市の総合計画・実施計画・市長マニフェスト等の目標達成に結びつくか、又は、事業の根拠等に結びつくか	A (5) 結びつく	B (3) 一部結びつく	A	4.0	①総合計画の施策体系中で「まちの環」⇒「便利で快適な交通網の整備」⇒「公共交通の再生と活性化」の取組方針として「市民の日常生活における移動手段を確保するために、地域の実情に応じた公共交通体系の構築に取り組みます。」としており、主な事業として「地域公共交通システムの整備」を位置づけている。 ②鏡・土佐山両地域では、従来運行していた路線バスでは、便数が限られていることやバス停まで遠いことなどから、自ら移動手段を持たない高齢者の方を中心に、通院・買い物などに不便を来しており、公共交通の充実が望まれていた。実証運行中の月別の利用者数は今のところほぼ一定であるが、利用登録の状況を見ると、今後、更なる高齢化が進行した場合、需要は増加すると思われる。
	② 事業の実施に対する市民のニーズ（需要量）の傾向はどうか	A (5) 非常に多い、急増している	B (3) 横ばいである			
事業内容の有効性	③ 事業の成果指標の達成状況は順調か	A (5) 十分に達成している	B (3) 概ね達成している	A	5.0	③当事業の成果を測る成果指標はないが、対象地域の住民全てに対応できる内容となっており、十分な公共交通の充実が図られていると考える。 ④当事業のリーフレットの作成、定期的な情報紙の発行により、対象地域全戸に情報を伝達している。
	④ 事業成果の向上のための手法・活動内容の妥当性	A (5) 妥当である	B (3) 概ね妥当である			
事業実施の効率性	⑤ 事業の実施にかかる民間活力利用の可能性	A (5) 実施済・できない	B (3) 行政主体が望ましい	A	5.0	⑤当事業は、もともと不採算バス路線をデマンド型の公共交通に変更したことより、採算性の面から全てを民間実施とはならないが、デマンド型乗合タクシーの運行は民間のタクシー事業者が運行しており、予約の受付や配車の手配など運行に関する業務全てタクシー事業者で実施している。 ⑥デマンド型の公共交通であるため、利用状況によって費用は増減するが、大幅な運行形態の変更がない限りはコスト削減は困難である。
	⑥ 類似事業との統合・連携やコスト削減の可能性	A (5) 現状が望ましい・できない	B (3) 概ね効率的にできている			
事業実施の公平性	⑦ 事業の受益者が特定の個人(団体)等に偏りがなく公平性が保たれているか	A (5) 極めて公平性が高い	B (3) 概ね保たれている	B	3.0	⑦当事業は、全ての人を対象としているため公平性は確保しているが、利用実態としては、鏡・土佐山地域の住民にほぼ限定されることから、市内全体の公共交通のサービス水準で捉えると区域運行という面で優位性がある。 ⑧利用者の負担は1回200円で、必要経費の1割弱であるが、実証運行中であることや他都市の事例と比較すると概ね妥当な負担であると考えられる。
	⑧ 事業実施の財源として、受益者負担割合(一般財源負担割合)は妥当か。補助金等交付事業の場合、対象経費は妥当か。	A (5) 適正な負担割合である	B (3) 概ね適正な負担割合である			
総合点	17.0	総合評価		○ A 事業継続 (総合点が16点以上で、各項目の平均点数がいずれも2点を超える場合)		
				B 経費削減に努め事業継続 (総合点が12点以上16点未満で、各項目の平均点数がいずれも2点を超える場合)		
				C 事業縮小・再構築の検討 (総合点が4点以上12点未満 又は 各項目の平均点数のいずれかで2点以下がある場合)		
				D 事業廃止・凍結の検討 (総合点が4点未満 又は 各項目の平均点数のいずれかで1点以下がある場合)		

7 部局長評価

総合評価	評価理由・今後の方向性等
○ A 事業継続	鏡・土佐山地域の地域交通としての「デマンド型乗合タクシー事業」は、地域住民・事業者・行政の協働によって内容等を練り上げてきたものであり、一定の制約はあるものの地域のニーズに即したものと定着しつつある。実証運行の検証等を行い、今後本格運行に移行するもので、地域住民や事業者とともに良いものに育てていきたい。
B 経費削減に努め事業継続	
C 事業縮小・再構築の検討	
D 事業廃止・凍結の検討	

8 特記事項

(9月市議会定例会総務常任委員会 平成25年9月24日)
・デマンド交通が成功した場合、交通弱者が多い地域でも活用することができるのではないかと。