事後評価シート

コード 8-5-1	事務事業名 コミュニティバス運行事業	所管部課 都市整備部交通計画課
--------------	-----------------------	--------------------

事務事業の概要	事務事業の目的 交通不便地域の解消と公共施設への利便性の向上を図り、市民の交流を促進するため、コミュニティバスを運行する。また、運行に当たっては、鉄道駅への接続性を向上させ、乗車人員の増加と商店街への誘客に努める。	事業の区分 ☒ 総合計画 ☐ 行革項目 ☐ その他の事務事業
	実施内容、実施方法 バス事業者と協定を結び、市内5路線を運行する。 (バスの運行は市内2つのバス事業者が行う。市はバス事業者との協定に基づき、バスの運行に係る経費と利用料金収入の差額における赤字分を補助金として補填する。)	根拠法令等 西東京市内連絡バス運行補助金交付要綱
	事業開始時期 平成 13 年度	実施形態 ☐ 直営 ☐ 委託 ☒ 補助 ☐ その他 ()

評価指標の設定	活動指標名 運行本数	活動指標の考え方(定義) 1年間の運行本数
	成果指標名 1次 利用者数	成果指標の考え方(定義) 1次 年間利用者数
	1次	1次
	2次	2次

		単位	15年度	16年度	17年度	18年度
事務事業データ	事業費(A)	千円	145,980	147,695	127,490	148,532
	国庫支出金					
	都支出金		24,240	34,074	28,207	21,663
	地方債					
	その他					
	一般財源	121,740	113,621	99,283	126,869	
	所要人員(B)	人	0.8	0.8	0.8	0.8
	人件費(C)=平均給与×(B)	千円	6,618	6,662	6,548	6,548
	総コスト(D)=(A)+(C)	千円	152,598	154,357	134,038	155,080
	単位当たりコスト (E)=(D)/ (運行本数(年間))	千円	1.9	1.9	1.6	#DIV/0!
歳入	千円	81,451	101,386	112,028		
活動指標	目標値	本数			85,797	85,797
	実績値	本数	79,249	82,835	85,797	
活動指標	目標値	千円				
	実績値	千円				
1次成果指標	目標値	人			1,120,289	1,215,000
	実績値	人	1,074,752	1,175,898	1,234,376	
1次成果指標	目標値					
	実績値					
2次成果指標	目標値					
	実績値					

事業環境	市民・関連団体等の意見 (アンケート結果など)	運行に関しての謝辞もいただくが、便数の確保・ルート拡充・定時制の確保等の要望がある。平成18年度市民の意見を集約するフォローアップ調査を実施しており、現在回収したアンケートを集計している。
	26市のサービス水準との比較 (平均値、本市の順位など)	近隣市のコミュニティバス事業(武蔵野市:ムーバス・運賃100円・運行本数62,050台/年、小平市:にじバス・運賃100円・運行本数13,505台/年、三鷹市:シティバス・運賃(大)200円(小)100円・運行本数35,405台/年、東村山市:グリーンバス・運賃100円・運行本数13,505台/年 平成16年度データによる)
	運営上の制約条件・外部要因等	一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法第4条免許)により運行している。また、車両制限令により第1・第4ルートで使用できる車両について、車幅により制限されてしまう。

コード 8-5-1	事務事業名 コミュニティバス運行事業	所管部課 都市整備部交通計画課
--------------	-----------------------	--------------------

【事業所管部評価】

検証項目	選択基準	ランク	選択理由、特記事項等
1 目的の適切さ・目標	目的の妥当性 4 上位施策と目的が合致しており、施策に対する貢献度は他の事業と同程度である	4	年間利用者数も年々着実に増えておりまた目標値よりも実績値の方が上回っている。
	目標の妥当性 3 市が独自に目標を定量的に設定している	3	
	緊急性 4 今後しばらくの間、少しずつでも継続して実施する必要がある	4	
2 市が関与する必要性	法的義務性 2 法律・条例での規定はないが、通達や要綱・要領で実施が規定されている	2	利用者数も増えていることから、市内における交通利便性の向上に繋がっている。
	必要性 4 安全・安心・健康な市民生活の水準の維持に不可欠なサービスである	4	
	民間との役割分担 4 他に同種・類似サービスを提供しているのは、他の公共団体のみである	4	
3 内容の適切さ	ニーズ 4 市民(市内)ニーズが明確に把握できており、サービスが不足している	4	アンケート・要望などを基に運行本数・路線などを必要に応じて検討している。
	規模・方法の妥当性 4 事業規模や方法は、対象者等の具体的なニーズに基づき数年おきに見直している	4	
	公平性 4 直接の対象は、特定属性の広く一般の不特定多数の市民または団体である	4	
4 実施手段の適切さ	有効性 4 現在、質・水準の改善に取り組んでおり、成果の向上が期待できる	4	道路状況により特殊車両を使用する路線があるため、メンテナンスに費用がかかっている。
	効率性 2 市直営の中で具体的な計画や目標等に基づきコスト低減に取り組んでいる	2	
	独自性 5 国・都及び市内には同種の目的を有する他の事務事業はない	5	
合計		44	

	評価結果	判断理由、説明等
総合評価	☐ 拡充 ☒ 継続実施 ☐ 改善・見直し ☐ 抜本的見直し ☐ 休止 ☐ 廃止	<p>高齢者・障害者等の外出機会の拡充、地域的な交通利便性の格差是正等から、継続実施することが望まれる。国産メーカーに問い合わせても、車両制限令に抵触しない車が開発されないため、道路整備の進捗状況にあわせ、随時検討していく必要がある。</p>

18年度における改善点	<p>現在、はなバスの運行において市民意見を集約するフォローアップ調査を実施しており、今後、調査の中で運行本数・運行ルート等について改善点を抽出する予定である。</p>
-------------	--

二次評価	☐ 拡充 ☐ 継続実施 ☒ 改善・見直し ☐ 抜本的見直し ☐ 休止 ☐ 廃止	<p>フォローアップ調査の結果を踏まえ、運行本数やルートの見直し、さらには適正な料金設定を図ることなどにより、市補助金の削減を図る必要がある。また、車両制限令による外国製車両の車幅制限に伴うコストが過大となっているため、近隣市との連携による広域的な取り組みや国産メーカーへの車両の開発要請についても検討の余地はある。</p>
------	---	--

行革本部評価	☐ 拡充 ☐ 継続実施 ☒ 改善・見直し ☐ 抜本的見直し ☐ 休止 ☐ 廃止	<p>二次評価記載のとおり、調査により、採算性を踏まえた運行本数やルート、料金設定の見直しが必要である。また、車輛コストの見直しや広域的な取り組みについては、十分検討、調整した上で行われたい。</p>
--------	---	--