

局 施 策 評 価 票

平成 **21** 年度実施施策

A時点: -	B時点: -	C時点: 22. 7月

局名 **建築都市局**

基本計画	柱	街を支える
	大項目	交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
	取組みの方針	利便性の高い交通ネットワークづくり

担当局 / 総務担当課名	建築都市局	事業調整課
連絡先	582 - 2864	

21年度計画

-2-(3)-

施策名 **おでかけしやすい移動手段の確保**

施策の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	公共交通の空白地域において、地域の実情に応じた交通機関の導入などにより、移動手段の確保を図ります。
	その結果、実現を目指す取組みの方針名	利便性の高い交通ネットワークづくり

施策の成果	成果指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)	現状値		平成21年度	目標値		
	おでかけ交通の実施地区数【実施地区の維持】	年度	平成21年度		計画	年度	平成25年度
施策の成果	おでかけ交通事業は、路線バスの廃止地区やバス路線のない高台地区などの公共交通空白地域において運行し、地域が主体となっている運営委員会にて地域の実情に合った運行内容を決定します。運行している4地区の運行の維持・継続を図ることが、公共交通空白地域の実情に応じた移動手段の確保に繋がることから、成果指標として掲げました。 なお、新たに実施を希望する地区が現れた場合は、支援を行います。	現状値	4地区	実績	4地区	目標値	4地区
				達成度	100.0 %		
		年度		計画		年度	
		現状値		実績		目標値	
				達成度	%		
	年度		計画		年度		
	現状値		実績		目標値		
			達成度	%			
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月【21年度:執行額】			事業費	1,820 千円	構成事業にかかった人件費の目安(21年度)	
					うち一般財源	1,820 千円	8,250 千円

局施策に対する担当局の評価

局施策の評価	21年度評価	主な分析理由
	A	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度は、環境首都総合交通戦略に基づくおでかけ交通の支援強化として、運行支援助成制度を新たに設け、2地区に対し助成を行うとともに、チラシによるPR活動や回数券販売促進キャンペーンなどの利用促進策、収支改善のための運行内容の見直し検討など、運行の維持・継続に向けた取り組みを行い、全4地区で運行を維持することができました。 また、新規におでかけ交通の実施を希望する地区について、地域と共に検討を行っています。
今後の局施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> お出かけ交通事業は、路線バス廃止地域やバス路線のない高台地区など、公共交通の空白地域における移動手段確保の要となる事業ですが、現在、実施しているほとんどの地区で、運賃収入だけでは赤字の状況が続いています。このため、平成20年12月に策定した環境首都総合交通戦略で、お出かけ交通の支援強化に取り組むことを位置づけています。 今後も、利用促進策や運行内容の改善に取り組みながら、実施地区(4地区)の維持・継続に努めるとともに、新たな地区の事業化についても、地域と共に検討していきます。 	

【局施策評価】 A:大変良い状況にある B:概ね良い状況にある C:概ね良い状況とまでは言えない D:不十分な状況にある

評価担当部署の意見

適切な評価 下記のとおり

施策名 **おでかけしやすい移動手段の確保**

構成事業名	事業費				事業にかかった 人件費の目安 (21年度)	経費分類 裁量的経費 義務的経費 特別経費(重点) 特別経費(臨時)	今後の方向性		
	C時点[21年度: 執行額]		21年度						21年度
おでかけ交通事業			1,820 千円		8,250 千円	裁量的経費			ア
事業費のうち一般財源			1,820 千円						
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				
			千円		千円				
事業費のうち一般財源			千円		千円				

局施策全体のコスト	21年度	
	事業費	人件費(目安)
	1,820 千円	8,250 千円
施策全体の事業費のうち一般財源	1,820 千円	

局施策の
21年度評価

A

- 【局施策評価】
- A: 大変良い状況にある
 - B: 概ね良い状況にある
 - C: 概ね良い状況とまでは言えない
 - D: 不十分な状況にある

事業評価票

平成21年度実施事業	新規	継続

A時点: -	B時点: -	C時点: 22.7月

担当局/課	建築都市局 都市交通政策課
連絡先	582-2518

基本計画	柱	街を支える
	大項目	交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
	取組みの方針	利便性の高い交通ネットワークづくり
	主要施策	おでかけしやすい移動手段の確保

関連計画	北九州市環境首都総合交通戦略
事業期間	H12.10～
経費区分	裁量の経費

-2-(3)-

事業名		おでかけ交通事業	
【目的】 【概要】	何(誰)をどのよう状態にしたいのか。	おでかけ交通事業は、路線バスの廃止地区やバス路線のない高台地区などにおいて、地域住民の交通手段を確保するため、採算性の確保を前提として、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携して、マイクロバスやジャンボタクシー等を運行するものです。現在、市内4地区(枝光地区、木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区、合馬・道原地区、平尾台地区)で実施しており、ほとんどの地区において運賃収入だけでは赤字の状況が続いています。今後、運行を継続していくためにも、地域が主体となって設立した運営委員会を主体に、経費削減や利用促進を実施し、3者で連携して生活交通の維持を図ります。	
	その結果、実現を目指す施策名と成果	施策名	おでかけしやすい移動手段の確保
		成果	おでかけ交通の実施地区数[実施地区の維持]

【手段】 【目的実現の為に実施する内容】	実施工程	当初計画	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	計画変更理由		
		現状	おでかけ交通事業助成制度実施 車両購入費等助成 運行支援助成	おでかけ交通事業助成制度実施 車両購入費等助成 運行支援助成 試験運行支援助成						
	実施状況	成果・活動指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)						平成21年度	目標	
		おでかけ交通の実施地区数[実施地区の維持]						計画	4 地区	年度
		おでかけ交通事業は、地域・交通事業者が主体となって取り組む事業であり、市は運輸局や既存の交通事業者など、関係機関との調整や運営委員会の事務局、PR活動等の支援、車両調達等の費用及び運行に要する費用の一部に対する助成などの側面支援を行って、運行の維持・継続を図ります。						実績	4 地区	内容
								達成度	100.0 %	
							計画		年度	
							実績		内容	
							達成度	%		
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月[21年度:執行額]							うち一般財源	1,820 千円	
単年度計画	[図表: 単年度計画の推移]									

【事業の実施結果・進捗状況の確認】

実施結果	21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。	21年度は、環境首都総合交通戦略に基づき、おでかけ交通の支援強化として運行支援助成制度を新たに設けて、条件に該当した2地区(合馬・道原地区、平尾台地区)に対し助成を行いました。また、枝光地区や木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区では、運営委員会と一緒にチラシによるPR活動や回数券販売促進キャンペーンなどを実施し、利用促進に努めるとともに、木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区では運営委員会において収支改善のために運行内容の見直しを検討しました。結果、実施地区では運行を維持することができました。また、新規におでかけ交通の実施を希望する地区について、地域と共に検討を行っています。
------	-------------------------------------	--

【事業の再検証】

評価	有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。	4	本市では、路線バスの廃止地区やバス路線のない高台地区などにおいて、地域住民の交通手段を確保するための施策は、障害者を対象とする福祉有償運送を除けば、おでかけ交通事業だけであり、有効性は高いと考えます。	
	経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。	4: 高い 3: やや高い	3	コミュニティバスの赤字は満額補填が一般的ですが、本市では地域・交通事業者の努力を促すために満額は補填せず、3者で連携して取り組んでおり、経済性は高いと考えます。
	適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。	2: やや低い 1: 低い	4	本事業を実施しなければ、生活の足を奪われる市民が生じ、重大な影響を及ぼすため、着実に実施していく必要が高いと考えます。
	市の関与の必要性 実施主体として市が適切なのか、市の関与をなくすることはできないのか。	3	地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携して実施しており、生活交通の確保に市が全く関与しないことは、移動権の保障を含む交通基本法の制定にむけて国が動いている状況を踏まえるとむずかしいと考えます。	
今後の方向性	評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。	ア	ア: 事業の見直しを図ることが可能 イ: 休止・廃止を検討 ウ: 現状のまま進めることが適当 エ: 終了 本事業は、路線バスの廃止地区やバス路線のない高台地区などにおいて、地域住民の交通手段を確保するために重要な事業であると考えています。今後目標の達成に向けて着実な取り組みを進めていくことが適当と考えます。今後、運行を継続していくためにも、地域が主体となって設立した運営委員会を主体に、経費削減や利用促進を実施し、3者で連携して生活交通の維持を図ります。	