

個別事業評価調書 【 ソフト事業 】										事業開始年度	年度	課名：	総務課	班名：	総務班	担当者名：								
基本事項	事業名	乗合タクシー運行事業								整理番号		事業進捗状況・達成度	成果指標 (目標達成度を図るための指標)	名称・内容等					単位	3	4	5	6	7
	事業区分	15	交通								実施義務			なし	利用人数	目標	人	300	1,750	2,000	2,500	2,500		
	根拠法令等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律												実績		人	516	1,952						
	総合計画区分	【基本目標4】自然・歴史文化が調和した持続可能な社会基盤が整っている												達成率		%	172.0	111.5	0.0	0.0	0.0			
<3>公共交通体系の充実										目標														
③島内陸上交通の維持・活性化										実績														
事業の対象・目的・内容	事業の背景(課題・市民の要望等)	<p>彦根市地域公共交通再編実施計画において、初山地区及び箱崎地区が重点地区となっている。初山地区では、路線バスが運行しているが、日中の利用が少ない状況にあり、今後の路線バスの維持存続が危惧されていた。また、箱崎地区では、バス路線がない地域で、自家用車がなければ移動できない状況にある。両地区とも高齢化により、今後、移動が困難になると予想されるため、より利便性の高い交通体系の整備が望まれている状況にあった。</p>										活動指標 (目標達成のために行う活動実績)		名称等					単位	3	4	5	6	7
	内容及び目的	初山地区及び箱崎地区は、地域公共交通再編実施計画で重点地区としており交通不便地域で、高齢化が進展する中、高齢者の免許証の自主返納なども見込まれ、今後益々、高齢者等の交通弱者が増加すると予想される。そのため、対象地域において乗合タクシーを運行し高齢者等の交通弱者の足の確保を図る。												部会等開催	目標	回	12	18	12	12	12			
		実績	回	12	22																			
	目標達成のための具体的手段・方法	乗合タクシー等を運行し、地域住民にとってより利便性の高い交通手段を維持確保していく。												運行地域	目標	回	1	1	2	2	2			
		実績	回	1	1																			
														目標										
													実績											
	年度別事業概要	R4年度	箱崎地区車両購入及び初山地区乗合タクシーの運行、箱崎地区地元協議										事業費の推移	年度	R3年度(実績)	R4年度(実績)	R5年度(予算)	R6年度	R7年度					
		R5年度	初山・箱崎地区乗合タクシーの運行											直接事業費	3,864	2,579	7,669	4,619	4,619					
		R6年度	初山・箱崎地区乗合タクシーの運行											財源内訳	国庫支出金									
												県支出金												
												地方債												
												その他特財												
												一般財源			3,864	2,579	7,669	4,619	4,619					
												年度		R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度						
												直接事業費		4,619	4,619	4,619	4,619	4,619						
												財源内訳		国庫支出金										
													県支出金											
													地方債											
													その他特財											
													一般財源	4,619	4,619	4,619	4,619	4,619						
財源情報	財源名称	国庫支出金									補助率		年度	R13年度	R14年度	全体事業費								
		県支出金									補助率			直接事業費	4,619	4,619	直接事業費					55,683		
		地方債									充当率			国庫支出金						0				
		その他特財									補助率			県支出金						0				
														地方債						0				
判定	コメント及び合否									合否	合・否	その他特財						0						
														一般財源	4,619	4,619	一般財源						55,683	

【1次評価】

総合自己評価（所管部署）

事業の評価項目と評価の視点		評価内容（判断理由、課題等）		総合自己評価（所管部署）	
必要性	①市民ニーズや社会環境の変化に照らして、事業の必要性が薄れていないか。	A=薄れていない、B=一部薄れている、C=薄れている	判定	評価結果	判断理由
	②事業を民間（NPO、市民、ボランティア等）に実施させることはできないか。	A=市以外での実施困難、B=一部民間で実施可能、C=民間で実施可能 初山地区まちづくり協議会にて委託運行している。	A		
	③対象者は事業目的に見合っているか。また、事業を取り巻く時代変化や、環境の変化に適応しているか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 高齢者等の交通弱者を対象としており、事業目的に合致している。	A		
有効性	④成果指標を達成するために、最適な事業内容となっているか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 運行に必要な実費経費を委託費として支出している。	A	今後の課題及び改善策、見直しの状況・方針	利用者登録を増やすなどにより収入増加を図る。
	⑤事業対象者全員に偏りなくサービスが提供されているか。受益者負担等は適切か。使用料等の見直しの余地はないか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 利用者は、所定の料金で偏りなくサービスを受けている	A		
	⑥事業の効果をさらにあげる余地はないか	A=効果向上の余地はない、B=一部検討の余地がある、C=検討の余地がある 利用者登録を増やすなど利用者増に向けた取組の余地がある。	A		
達成度	⑦事業は当初計画どおり実施され、成果指標が達成されたか。 ※成果指標と連動させること	A=全ての指標達成、B=一部未達成、C=達成しなかった 目標とした指標を達成できた。	A	総合判定	
効率性	⑧事業実施により、費用や業務量に見合った活動結果が得られているか。 ※活動指標と連動させること	A=得られている、B=一部得られていない、C=見直しが必要 乗合タクシー等を運行し、地域住民にとってより利便性の高い交通手段を確保できている。	A	【評価結果を踏まえた次年度予算への反映状況】	
	⑨必要な活動結果がより少ない費用や業務量で得られる手法に代えられないか。	A=現行以上の手法はない、B=一部検討の余地がある、C=検討の余地がある 現行以上の手法はないと思われる。	A	【外部評価】	
	⑩類似・重複した事業や国県施策はないか。組織間の連携や役割分担に改善の余地はないか。	A=改善の余地はない、B=一部改善の余地がある、C=改善の余地がある 今のところない。	A	意見等	
判定平均点（3点満点） A=3、B=2、C=1、空白=0として換算			3.00		

個別事業評価調書 【 ソフト事業 】				事業開始年度	年度	課名 :	総務課	班名 :	総務班	担当者名 :						
基本事項	事業名	地方バス路線維持費補助金		整理番号		事業進捗状況・達成度	名称・内容等		単位	3	4	5	6	7		
	事業区分	15	交通	実施義務	なし		成果指標 (目標達成度を図るための指標)	バス乗降客数	目標	千人	280	280	280	280	280	
	根拠法令等	壱岐市補助金等交付規則			総合計画区分				実績	千人	198	201				
【基本目標4】自然・歴史文化が調和した持続可能な社会基盤が整っている				達成率					%	70.7	71.8	0.0	0.0	0.0		
< 3 >公共交通体系の充実				③島内陸上交通の維持・活性化	事業の背景 (課題・市民の要望等)		活動指標 (目標達成のために行う活動実績)	バス事業者との協議	目標							
自家用自動車の普及等により乗合バスの輸送人員は減少しているが、交通弱者の社会活動を保障し、また、今後の高齢化社会や環境問題等の社会情勢に対応するため、バス路線は必要不可欠である。									実績							
市内路線バスは、人口減少などの影響により利用者は減少傾向にあり、運行事業者の経営状況も赤字が続いているので、路線バスを維持するためには、補助金の交付により事業者の赤字を軽減する必要がある。									達成率	%						
市内路線バス運行事業者に対して補助金を交付し、公共交通機関としてのバス路線の維持・確保に努める。				目標達成のための具体的手段・方法	目標											
事業の内容及び目的					実績											
目標達成のための具体的手段・方法					達成率				%							
年度別事業概要	R4年度	補助金交付予定額 75,399,000円 75歳以上運賃割引、通学定期助成			年度		R3年度(実績)	R4年度(実績)	R5年度(予算)	R6年度	R7年度					
	R5年度	補助金交付予定額 78,998,000円 75歳以上運賃割引、通学定期助成			直接事業費		69,369	75,399	87,136	87,136	87,136					
	R6年度	補助金交付予定額 78,998,000円 75歳以上運賃割引、通学定期助成			財源内訳		国庫支出金									
財源情報	予算科目	02	款	01	項	06	目	05	大	01	中	00	小	00	細	
		事業番号		00917			交通対策費									
	財源名称	国庫支出金				補助率										
		県支出金				補助率										
地方債					充当率											
判定	コメント及び合否				合否	合・否										
		年度		R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度								
		直接事業費		87,136	87,136	87,136	87,136	87,136								
		財源内訳	財源内訳		国庫支出金											
			一般財源		69,369	75,399	87,136	87,136	87,136							
			年度		R13年度	R14年度	全体事業費									
直接事業費			87,136	87,136	直接事業費	1,016,128										
国庫支出金				国庫支出金	0											
県支出金				県支出金	0											
地方債				地方債	0											
その他特財				その他特財	0											
一般財源		87,136	87,136	一般財源	1,016,128											

【1次評価】

総合自己評価（所管部署）

事業の評価項目と評価の視点		評価内容（判断理由、課題等）		総合自己評価（所管部署）	
必要性	①市民ニーズや社会環境の変化に照らして、事業の必要性が薄れていないか。	A=薄れていない、B=一部薄れている、C=薄れている	判定	<input checked="" type="radio"/> A 継続実施（見直しは行わない） <input type="radio"/> B1 事業規模の拡充 <input type="radio"/> B2 事業規模の縮小 <input type="radio"/> B3 事業内容の改善・見直し <input type="radio"/> B4 その他の見直し <input type="radio"/> C 休止（隔年実施などへの変更） <input type="radio"/> D 廃止（終期の設定等を含む）	判断理由
	②事業を民間（NPO、市民、ボランティア等）に実施させることはできないか。	A=市以外での実施困難、B=一部民間で実施可能、C=民間で実施可能	A		
	③対象者は事業目的に見合っているか。また、事業を取り巻く時代変化や、環境の変化に適応しているか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 路線バス事業者が壱岐交通のみであるが、ダイヤや路線の見直しなど検討の余地がある。	A		
有効性	④成果指標を達成するために、最適な事業内容となっているか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 市内の路線バス事業者は、壱岐交通（株）のみである。	B	今後の課題及び改善策、見直しの状況・方針 ダイヤ及び路線の見直しなど、合理的・効率的なバス路線の改善などにより、補助金の軽減につなげることも検討しなければならないが、利便性を損ねないよう慎重に取り組む必要がある。	
	⑤事業対象者全員に偏りなくサービスが提供されているか。受益者負担等は適切か。使用料等の見直しの余地はないか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 利用者は、所定の料金で偏りなくサービスを受けている。	A		
	⑥事業の効果をさらにあげる余地はないか	A=効果向上の余地はない、B=一部検討の余地がある、C=検討の余地がある 路線バスの効率性などにより、経費の軽減を図るなど検討の余地がある。	B		
達成度	⑦事業は当初計画どおり実施され、成果指標が達成されたか。 ※成果指標と連動させること	A=全ての指標達成、B=一部未達成、C=達成しなかった 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数の目標達成はできなかった。	C	総合判定	
効率性	⑧事業実施により、費用や業務量に見合った活動結果が得られているか。 ※活動指標と連動させること	A=得られている、B=一部得られていない、C=見直しが必要 事業者との協議により、補助金額の見直しを行った。新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数の目標達成はできなかった。	B	意見等	
	⑨必要な活動結果がより少ない費用や業務量で得られる手法に代えられないか。	A=現行以上の手法はない、B=一部検討の余地がある、C=検討の余地がある 路線バスを維持する上で、現行以上の手法はないと思われる。	A	【2次評価】	
	⑩類似・重複した事業や国県施策はないか。組織間の連携や役割分担に改善の余地はないか。	A=改善の余地はない、B=一部改善の余地がある、C=改善の余地がある 壱岐交通（株）以外の路線バス事業者はいない。	A	総合判定	
		判定平均点（3点満点） A=3、B=2、C=1、空白=0として換算	2.50	【評価結果を踏まえた次年度予算への反映状況】	① <input checked="" type="checkbox"/> 事業費縮減（事業の見直し） ② <input type="checkbox"/> 民間委託等によるコストの縮減 ③ <input type="checkbox"/> 成果向上に向けた事業費増加 ④ <input checked="" type="checkbox"/> 事務の効率化による現状維持（事業内容の拡充）
				【外部評価】	

個別事業評価調書 【 ソフト事業 】										事業開始年度	令和4年度								
										課名：	総務課		班名：	総務班		担当者名：			
基本事項	事業名	離島航空路線確保対策事業（機材導入・運行経費支援）								整理番号									
	事業区分	15	交通							実施義務	なし								
	根拠法令等																		
総合計画区分	【基本目標4】自然・歴史文化が調和した持続可能な社会基盤が整っている																		
	<3>公共交通体系の充実																		
	②空路の維持・活性化																		
事業の背景 (課題・市民の要望等)	県内離島航空路線を運行するオリエンタルエアブリッジにおいて、航空機材であるQ200の製造が中止されているため、後継機の検討が重ねられ、令和4年度から48座席のATR42型機2機を順次導入する計画となっている。																		
	次期後継機を導入し、安定的な離島航空路線の維持を図る。																		
	国県が行う、次期機材導入の直接的な支援とは別に、離島航空路線を運航するオリエンタルエアブリッジに対して、次期機材導入に係るソフト面での支援を県及び離島3市で行うことで、人材の育成、機体の整備などの資金を確保し、離島航空路線の維持を図る。																		
事業の対象・目的・内容	内容及び目的																		
	目標達成のための具体的手段・方法																		
	年度別事業概要	R4年度	更新機材導入に係る人材育成費、機材整備費等の支援																
	R5年度	更新機材導入に係る人材育成費、機材整備費等の支援																	
	R6年度	更新機材導入に係る人材育成費、機材整備費等の支援																	
財源情報	予算科目	02	款	01	項	06	目	05	大	01	中	00	小	00	細				
		事業番号		00917		交通対策費													
	財源名称	国庫支出金										補助率							
	県支出金										補助率								
	地方債	過疎対策事業債									充当率	100%							
	その他特財										補助率								
判定	コメント及び合否								合否	合・否									
											事業進捗状況・達成度								
										成果指標 (目標達成を図るための指標)	名称・内容等		単位	3	4	5	6	7	
											離島航空路線利用者数	目標	千人	33	33	34	35	36	
												実績	千人	25	33				
											達成率	%	75.8	100.0	0.0	0.0	0.0		
											目標								
											実績								
											達成率	%							
											目標								
											実績								
											達成率	%							
										活動指標 (目標達成のために行う活動実績)	名称等		単位	3	4	5	6	7	
												目標							
												実績							
											目標								
											実績								
											目標								
											実績								
										年度	R3年度(実績)	R4年度(実績)	R5年度(予算)	R6年度	R7年度				
										直接事業費	0	105,615	99,256	38,519	16,131				
										財源内訳	国庫支出金								
											県支出金								
											地方債		105,600	99,200	38,500	16,100			
											その他特財								
										一般財源	15	56	19	31					
										年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度				
										直接事業費	10,833	10,833	10,833	10,833	10,833				
										財源内訳	国庫支出金								
											県支出金								
											地方債	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800			
											その他特財								
										一般財源	33	33	33	33	33				
										年度	R13年度	R14年度	全体事業費						
										直接事業費	10,833	10,833	直接事業費	335,352					
										財源内訳	国庫支出金			国庫支出金	0				
											県支出金			県支出金	0				
											地方債	10,800	10,800	地方債	335,000				
											その他特財			その他特財	0				
										一般財源	33	33	一般財源	352					

【1次評価】

総合自己評価（所管部署）

事業の評価項目と評価の視点		評価内容（判断理由、課題等）		総合自己評価（所管部署）	
必要性	①市民ニーズや社会環境の変化に照らして、事業の必要性が薄れていないか。	A=薄れていない、B=一部薄れている、C=薄れている 離島住民の生活に必要な旅客輸送の確保のための運航費及び整備費用のうち国の運航費補助の対象とならない経費に対する助成である。	判定 A	評価結果 ● A 継続実施（見直しは行わない） ○ B1 事業規模の拡充 ○ B2 事業規模の縮小 ○ B3 事業内容の改善・見直し ○ B4 その他の見直し ○ C 休止（隔年実施などへの変更） ○ D 廃止（終期の設定等を含む）	判断理由 ATR42型機の1機目は令和4年12月に長崎空港に到着し、その後、パイロットや客室乗務員などの訓練に使用され、令和5年7月1日から定期便として就航されている。2機目についても導入に向けた準備が進められているなど、離島航空路線の維持・確保が図られている。
	②事業を民間（NPO、市民、ボランティア等）に実施させることはできないか。	A=市以外での実施困難、B=一部民間で実施可能、C=民間で実施可能 離島航空路線運航事業者はオリエンタルエアブリッジ株式会社のみである。	A		
	③対象者は事業目的に見合っているか。また、事業を取り巻く時代変化や、環境の変化に適応しているか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 離島航空路線運航事業者はオリエンタルエアブリッジ株式会社のみである。	A		
有効性	④成果指標を達成するために、最適な事業内容となっているか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 運航費及び整備費用のうち国の運航費補助の対象とならない経費に対する助成である。	A	今後の課題及び改善策、見直しの状況・方針 壱岐空港は滑走路が1,200mであるために更新機材の選定にも影響し、壱岐空港の存続も懸念される。また、平成31年の航空法改正により、滑走路端安全区域（RESA）の整備について、令和8年度末までに設置基準への対応が求められているので、これを契機として、壱岐市が目指す、どの機種でも離発着可能な最低でも1,500m以上の滑走路を有する空港の整備に向け、引き続き取り組んでいく。	【2次評価】 総合判定 A 継続実施（特段の見直しは行わない）
	⑤事業対象者全員に偏りなくサービスが提供されているか。受益者負担等は適切か。使用料等の見直しの余地はないか。	A=概ね適切、B=改善の余地あり、C=見直しが必要 離島航空路線の事業者はオリエンタルエアブリッジ株式会社のみである。	A		
	⑥事業の効果をさらにあげる余地はないか	A=効果向上の余地はない、B=一部検討の余地がある、C=検討の余地がある 離島航空路線を維持するうえで、現行以上の手法はないと思われる。	A		
達成度	⑦事業は当初計画どおり実施され、成果指標が達成されたか。 ※成果指標と連動させること	A=全ての指標達成、B=一部未達成、C=達成しなかった 利用者数の目標を達成している。	A	意見等 所管部署の方針のとおり取り組まれたたい。	【評価結果を踏まえた次年度予算への反映状況】 ① <input type="checkbox"/> 事業費縮減(事業の見直し) ② <input type="checkbox"/> 民間委託等によるコストの縮減 ③ <input type="checkbox"/> 成果向上に向けた事業費増加 ④ <input type="checkbox"/> 事務の効率化による現状維持(事業内容の拡充)
効率性	⑧事業実施により、費用や業務量に見合った活動結果が得られているか。 ※活動指標と連動させること	A=得られている、B=一部得られていない、C=見直しが必要 離島航空路線運航事業者の安定的な運航を支援することで、交流人口の活性化につなげることができた。	A		
	⑨必要な活動結果がより少ない費用や業務量で得られる手法に代えられないか。	A=現行以上の手法はない、B=一部検討の余地がある、C=検討の余地がある 離島航空路線を維持するうえで、現行以上の手法はないと思われる。	A		
	⑩類似・重複した事業や国県施策はないか。組織間の連携や役割分担に改善の余地はないか。	A=改善の余地はない、B=一部改善の余地がある、C=改善の余地がある 離島航空路線運航事業者はオリエンタルエアブリッジ株式会社のみである。	A	意見等 所管部署の方針のとおり取り組まれたたい。また、1500m以上の滑走路を有する壱岐空港ができることを期待している。	【外部評価】 総合判定 A 継続実施（特段の見直しは行わない）
判定平均点（3点満点） A=3、B=2、C=1、空白=0として換算			3.00		