



(2) 補助金見直しの基本視点に基づく評価

(※具体的な根拠指標には、設問に対する評価根拠となる、成果等を示す数値的な指標を記載すること)

公益性	補助事業が、客観的に見て、より広く市民等に利益をもたらす、または還元されている。	評価	評価の理由・具体的な根拠指標
		広く社会に利益をもたらす	高齢者等の交通弱者をはじめ、多くの市民が日常の移動手段として利用できる。
公益性	補助事業の目的が、時代や社会情勢に合っている。	評価	評価の理由・具体的な根拠指標
		ほとんど合っている	高齢化の進展にともない、交通弱者の移動手段の確保が課題となっている。
必要性	補助金を交付する形で、市が関与する妥当性がある。	評価	「ある」→妥当性について記入。 「ない」→妥当性がないにも関わらず補助する理由を記入。
		ある	当該事業は、バス交通の不便地域の解消や、交通弱者の移動手段の確保等を目的として市の施策として実施している事業である。民間バス事業者では事業化が難しい路線を運行しており、運行経費の一部を補助金として市が負担することで事業を継続している。
	補助金がない場合、団体等は自主財源で事業を行うことができない。	評価	「できる」→自主財源で事業実施可能にも関わらず補助する理由を記入。 「できない」→補助金がなければ事業を実施できない理由・具体的根拠を記入
		できない	当該事業は、民間バス事業者では事業化が難しい路線を運行していることから、民間バス事業者単独で現在の料金体系を維持しつつ運行を継続することはできない。
	市民ニーズが高いものである。	評価	評価の理由・具体的な根拠指標
		高い	市民、自治会等からの要望を踏まえ開始した事業であり、現在も更なる利便性の向上について、多くの要望が寄せられている。
	市民ニーズに即している。	評価	評価の理由・具体的な根拠指標
		即している	住宅地と公共施設や生活利便施設等の市内各所へのアクセス向上が図られており、通院、買い物等を目的とした市民ニーズに即している。
補助金の意義について、的確に説明できる。	評価	「できる」→誰に対しどのような効果があるか等について記入。 「できない」→説明できない理由について記入。	
	できる	バス交通の不便地域を解消し、高齢者等の交通弱者をはじめ多くの市民に対し、利便性の高い公共交通サービスを提供できている。	
補助期限（終期）を設定している。	評価	「設定済」→設定年度とその根拠を記入。 「未設定」→設定しない理由と今後の見通しを記入。	
	未設定	事業を継続する必要があるため補助期限は設定していない。今後、高齢化の進行に伴い、さらに需要が増えると考えている。	
補助金申請に係る積算根拠が明確である。	評価	「はい」→積算根拠を何で確認しているかを記入。 「いいえ」→積算根拠が不明確である理由と今後の見通しを記入。	
	はい	バス事業者から提出された事業計画書及び収支予算書について、計上された事業費の各費用項目ごとに積算内訳を確認し、事業の目的の遂行に必要な最低限のものとなっているか確認している。	

施策との整合性	当該補助金は、市の政策目的や施策と整合している。	評価	「している」→どのような点で整合しているのか記入。 「していない」→整合していないにも関わらず補助する理由を記入。
		している	本市総合計画で、バス交通について、誰もが快適・円滑に移動できるよう地域と公共施設や病院などをつなぐ交通ネットワークを充実していく必要があることが示されている。
施策との整合性	補助事業が本市の特性を生かした取り組みである。	評価	「はい」→どのような点で特性を生かしているのか記入。
		いいえ	
公平性	事業を実施できる団体が他にない。（複数存在する場合、当該補助金がその事業者だけに交付される合理的な理由がある。）	評価	「はい」を選んだ理由
		いいえ	
			「いいえ」の場合、補助金がその事業者だけに交付される合理的理由を記入。
			市内のバス事業者である「東京ベイシティ交通株式会社」と運行協定を締結し、当該事業を実施している。
公平性	補助対象経費に対して、補助事業者等にも応分の負担を求めるべき事業には、一定の適切な補助率や限度額が設定されている。	評価	「設定済」→補助率とその根拠を記入。 「未設定」→設定しない理由と今後の見通しを記入。
		未設定	当該事業は、市の施策として実施している事業であるため、事業者に負担を求めることは適切ではない。
効率性	補助目的に見合った成果や、施策実現に向けた効果がある。	効果の測定方法・具体的な根拠指標	
		利用者数	
	評価	評価理由	
	十分効果をあげている	路線やサービスの充実とともに、利用者数は増加した。令和2年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したが、令和3年度は回復傾向となっている。	
	手法として、委託等の手法よりも、補助金を交付することがより合理的である。	評価	評価の理由・具体的な根拠指標
はい		委託で実施する場合に安全性の低下、事業者のサービス水準の低下や業務不履行のリスクなどが想定される。また、これらの懸念については、国土交通省の報告書でも挙げられている。	
国や県、本市において同様の補助事業がない。（※国県要綱に対し、上乗せ・横出しする補助事業は除く）	評価	「ある」の場合、同様な補助事業と両方存続させる理由を記入。	
	ない		
補助対象経費の明確化	補助金対象内外経費が明らかになっているか。	評価	「はい」→何で確認をしているか記入。 「いいえ」→明確にしていけない理由を記入。
		はい	対象経費は運行協定で定められている。
	補助対象外経費を補助対象としていない。（対象としている場合は、明確な根拠を持っている。）	評価	「対象としている」の場合、費目及びその根拠規定と対象となる考え方を記入。（※費目とは、飲食費や慶弔費など）
	対象としていない		

(3) 国県要綱・近隣市補助金との比較を通じた評価

近隣市で同様の事業を実施している。

(4) 補助金の課題

じゅんかい線の運行経費が多い。

(5) 所属長の総合評価

コミュニティバス事業は、バス交通の不便地域の解消や、交通弱者の移動手段の確保等を目的に市の施策として実施している事業であり、必要な支出であると考えているが、路線やサービスの拡張とともに、運行経費は増えていることから、効率的な運行について方策や手法を検討していきたい。

(6) 補助金の今後の方向性

<input type="checkbox"/> 現行のまま継続
<input checked="" type="checkbox"/> 見直しをしたうえで継続
<input type="checkbox"/> 廃止
<input type="checkbox"/> その他

その他の内容

現行継続の理由	
---------	--

見直しの時期	令和4年度
見直しの内容	効率的な運行について方策手法を検討する。

廃止の時期	
廃止の理由	