

補助金等見直しチェックシート・目次

計画調整局

(単位:千円)

番 号	所 管	補助金名称	22予算	見直し 年 度
1	交通空港政策担当	コミュニティ系バス運営費補助金	1,586,548	
2	交通空港政策担当	大阪外環状線整備事業費補助金	159,490	
3	交通空港政策担当	準公営地下高速鉄道整備事業費補助金	0	22
4	まちづくり支援担当	まちづくり活動支援制度に基づく助成金	4,950	22

補助金等見直しチェックシート

(1) 補助内容

番 号	1	所 管	計画調整局計画部交通空港政策担当		
名 称	コミュニティ系バス運営費補助金				
交付先	コミュニティ系バス運行事業者(大阪市交通局)				
交付目的	十分な需要がなく、採算性の確保が困難であるものの、地域住民の日常生活に必要な乗合バスサービスについて、その運行の維持に必要な経費の一部を助成することによって、バス交通の確保を図る。				
事業の概要	補助対象は「補助金交付要綱」に定める要件を満たす「コミュニティ系バス路線」で、コミュニティ系バス運行事業者に補助金を交付する。 補助金額は、前々年度の実績値に基づき民営バス事業者が担当した場合のコスト等も勘案して算定する。				
積算根拠 (前年度実績)	補助対象経費: 補助対象年度の前々年度の実績値に基づき、事業活性化へのインセンティブや標準的な民営バス事業者が担当した場合に要するコスト等を勘案して算定する。 補助金額: 補助対象経費の額を限度とし、予算の範囲内とする。 【算式】・経常収益見込(A) 2,442,437千円 ・実績経常費用(B) 5,538,264千円 ・民営平均ベース(C) 4,162,878千円 ・補助対象経費(B-A)または(C-A)のいずれか少ない額 1,720,441千円 ・補助実績 1,657,076千円(予算の範囲内) (平成20年度実績)				
事業開始年度	平成16年		交付方法	通常払(補助金額確定後)	
根拠規定等	法律 ☐	条例 ☐	規則 ☐	契約・債務負担行為等 ☐	要綱 ☒
法律・条例の名称	—				
補助率	財源の有無	100%(収支差補助)	国 ☐	府 ☐	その他() ☐
本市以外からの直接補助	国 ☐	府 ☐	その他() ☐		
交付先の分類	各種団体				
性質別分類	事業費補助(その他)				
公 募	有(提案型) ☐	有(対象を募集) ☒		無 ☐	
市民の参画	有 ☐	無 ☒			

(2) 直近の見直し状況

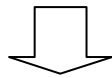
見直した時期	なし
内 容	

(3) ガイドライン項目の遵守状況

「補助金等のあり方に関するガイドライン」記載項目		不適	その理由と今後の対応について
1	(団体運営費補助、施設運営費補助、市独自のその他事業費補助について) 補助率は補助対象経費の1/2以下である	☒	十分な需要がなく、採算性の確保が困難であるコミュニティ系バスについては、バス交通の確保を図るため、その運行の維持に必要な100%収支差補助を行う必要がある。
2	委託や直接執行などへ切り替える必要はなく、補助金等としての支出が適している	☐	
3	(団体運営費補助、施設運営費補助について) 団体(施設)としての収入確保および効率的な運営への努力が十分なされている	☐	
4	交付先を決定するために、公募制を導入している	☐	
5	団体が行う同一事業に対し、他の所管局と別々に補助していない	☐	
6	繰越金の有無など交付団体の財務状況からみて、補助は適当である	☐	
7	交付先に対し直接補助を行っている(再補助を行っていない)	☐	

(4) 補助効果の検証

効果測定方法	補助対象系統数及び輸送人員		
達成状況	平成18年度	64系統	43,807人／日
	平成19年度	62系統	43,331人／日
	平成20年度	60系統	42,591人／日



効果の評価		理由
☒ 十分効果をあげている ☐ 一定の効果をあげている ☐ 効果に疑問がある ☐ その他		不採算であるものの地域住民の日常生活に必要なコミュニティバス路線の確保を図っており、十分効果をあげている。

(5) ガイドラインにおける基本的視点の再チェック

基本的視点		適	不適	説明
1	「必要性」(目的・内容に、補助を行うに足る公益性が認められる)	☒	☐	不採算であるものの地域住民の日常生活に必要なコミュニティ系バス路線の運行維持を目的としており、公益性は認められる。
2	「妥当性」(対象経費や金額、補助率が妥当かつ明確である)	☒	☐	補助率は補助対象経費の1/2を超えるものの、補助金額については、補助金の効率的、効果的な運用を図る観点も踏まえ、一定の要件を満たすコミュニティ系バス路線を対象として、国土交通省のデータ等を用いて、標準的な民営バス事業者が市内でコミュニティ系バスを担当した場合も勘案して算定しているため適正である。
3	「有効性」(補助効果があり、他の手法でなく補助によることが施策目的の実現に最適である)	☒	☐	バス事業者に運営費補助を交付することにより、不採算であるものの、地域住民の日常生活に必要なバス交通の確保を図っており、有効である。
4	「公平性」(他団体や市民との間で公平であり、交付先が適正に決定されている)	☒	☐	コミュニティ系バスを運行する事業者を対象にしており、要綱等により適正に決定している。

(6) 今後の方向性

☒	現行のまま補助を継続	→	見直しの内容	
☐	見直したうえで継続		見直しの時期	
☐	廃止する		廃止の理由	
☐	その他		廃止の時期	

その他の内容

終期設定 平成 21 年度	⇒	☐ 終期到来により廃止 ☒ 終期到来時に再検討	⇒	次回チェック年度(予定) 平成 24 年度
-------------------------	---	---	---	---------------------------------

(7) 財政局のコメント(今後の課題等)

「今後の方向性」のとおり、補助を継続することが適当である。

補助金等見直しチェックシート

(1) 補助内容

番 号	2	所 管	計画調整局交通空港政策担当			
名 称	大阪外環状線整備事業費補助金					
交付先	大阪外環状鉄道(株)					
交付目的	大阪外環状線は、大阪東部地域を南北に貫き、都心から放射状に広がる各鉄道路線と相互に連絡することにより、沿線と周辺地域を結ぶ広域鉄道ネットワークの形成に寄与するとともに、都心部に位置する各ターミナル駅への旅客集中の緩和を図るなど、沿線の活気あふれるまちづくりの促進を図る路線であるため、国や他の地方公共団体と協調し、大阪外環状線の整備を促進する。					
事業の概要	大阪外環状線の整備に必要な経費(土地、建物、高架橋や軌道などの線路設備費ほか)に対して、国の幹線鉄道等活性化事業費補助制度に基づき、国等と協調し補助金を交付する。					
積算根拠 (前年度実績)	補助対象経費の2/10に41%を乗じて得た額以内とする。 補助対象2,228,000,000円×2/10×41%=182,696,000円 182,696,000円(平成20年度実績)					
事業開始年度	平成8年度		交付方法	概算払(分割)		
根拠規定等	法律 ☐	条例 ☐	規則 ☐	契約・債務負担行為等 ☐	要綱 ☒	
法律・条例の名称	—					
補助率	財源の有無	8.2%	国 ☐	府 ☐	その他() ☐	無 ☒
本市以外からの直接補助	国 ☒ 20.0%	府 ☒ 8.2%	その他(関係自治体) ☒ 東大阪市 2.4% 吹田市 0.6% 八尾市 0.6%			
交付先の分類	外郭団体等のうち監理団体					
性質別分類	事業費補助(施設整備事業に対する補助)					
公 募	有(提案型) ☐		有(対象を募集) ☐		無 ☒	
市民の参画	有 ☐	無 ☒				

(2) 直近の見直し状況

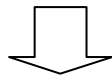
見直した時期	なし
内 容	

(3) ガイドライン項目の遵守状況

「補助金等のあり方に関するガイドライン」記載項目		不適	その理由と今後の対応について
1	(団体運営費補助、施設運営費補助、市独自のその他事業費補助について) 補助率は補助対象経費の1/2以下である	☐	
2	委託や直接執行などへ切り替える必要はなく、補助金等としての支出が適している	☐	
3	(団体運営費補助、施設運営費補助について) 団体(施設)としての収入確保および効率的な運営への努力が十分なされている	☐	
4	交付先を決定するために、公募制を導入している	☒	国の補助制度(幹線鉄道等活性化事業費補助)に基づき、事業主体である大阪外環状線鉄道株式会社に対してのみ、補助金交付されるものであるため、公募制を導入していない。
5	団体が行う同一事業に対し、他の所管局と別々に補助していない	☐	
6	繰越金の有無など交付団体の財務状況からみて、補助は適当である	☐	
7	交付先に対し直接補助を行っている(再補助を行っていない)	☐	

(4) 補助効果の検証

効果測定方法	・所要時間の短縮 ・乗り換え利便性の向上
達成状況	大阪外環状線(路線名:おおさか東線) ○放出駅～久宝寺駅 整備前31分(放出～京橋～天王寺～久宝寺)→整備後15分 16分短縮 ○地下鉄中央線、近鉄奈良線・大阪線への接続により、乗り換え利便性が向上した。



効果の評価	理由
☒ 十分効果をあげている ☐ 一定の効果をあげている ☐ 効果に疑問がある ☐ その他	平成20年3月に放出～久宝寺間が開業することにより、時間短縮効果があり、かつ、大阪外環状線に接続する路線での乗り換えが可能となり、利便性が向上した。

(5) ガイドラインにおける基本的視点の再チェック

基本的視点	適	不適	説明
1 「必要性」(目的・内容に、補助を行うに足る公益性が認められる)	☒	☐	大阪外環状線鉄道整備事業は、路線完成後には、多くの旅客に利用される日常生活に不可欠な交通機関となるなど、公共性の高い事業であるとともに、広域鉄道ネットワークの一層の充実が図れ、沿線まちづくりの促進が期待できるなど公益性の高い事業である。
2 「妥当性」(対象経費や金額、補助率が妥当かつ明確である)	☒	☐	国の補助制度(幹線鉄道等活性化事業費補助)に基づき、大阪府などの関係地方公共団体と共に補助を行うものであることから、対象経費や金額、補助率については妥当である。
3 「有効性」(補助効果があり、他の手法でなく補助によることが施策目的の実現に最適である)	☒	☐	大阪府をはじめとする地元自治体が、国と協調して補助を実施することで、本市単独で実施するよりも建設が促進され、鉄道の整備により地域の活性化につながる。
4 「公平性」(他団体や市民との間で公平であり、交付先が適正に決定されている)	☒	☐	国の補助制度(幹線鉄道等活性化事業費補助)に基づき、事業主体である大阪外環状線鉄道株式会社に対してのみ、補助金交付されるものである。

(6) 今後の方向性

☒ 現行のまま補助を継続	→	見直しの内容	
☐ 見直したうえで継続		見直しの時期	
☐ 廃止する		廃止の理由	
☐ その他		廃止の時期	

その他の内容

終期設定 平成 30 年度	☐ 終期到来により廃止 ☒ 終期到来時に再検討	次回チェック年度(予定) 平成 24 年度
------------------	---	--------------------------

(7) 財政局のコメント(今後の課題等)

「今後の方向性」のとおり、補助を継続することが適当である。

補助金等見直しチェックシート

(1) 補助内容

番 号	3	所 管	計画調整局交通空港政策担当			
名 称	準公営地下高速鉄道整備事業費補助金					
交付先	西大阪高速鉄道(株)、中之島高速鉄道(株)					
交付目的	西大阪延伸線(阪神なんば線)は、既設線との鉄道ネットワークの強化を図るとともに、大阪都心部への利便性の向上に、中之島線は、大阪の東西軸を形成するとともに、中之島地区において沿線プロジェクトの整備発展に、寄与する路線であり、両線は、京阪神圏の交通ネットワークの充実を図る路線であるため、国や大阪府と協調し、両線の整備を促進する。					
事業の概要	西大阪延伸線(阪神なんば線)及び中之島線の整備に必要な経費(土地、建物、トンネルや軌道などの線路設備ほか)に対して、国の地下高速鉄道整備事業費補助制度に基づき、国等と協調し補助金を交付する。					
積算根拠 (前年度実績)	補助対象整備事業費の額の35%に80%を乗じて得た額の3分の2以内とする。 補助対象43,471,834,309円×35%×80%×2/3=8,114,742,403円 8,114,742,403円(平成20年度実績)					
事業開始年度	平成13年度		交付方法	概算払(分割)		
根拠規定等	法律 ☐	条例 ☐	規則 ☐	契約・債務負担行為等 ☐	要綱 ☒	
法律・条例の名称	—					
補助率	財源の有無	18.7%	国 ☐	府 ☐	その他() ☐	無 ☒
本市以外からの直接補助	国 ☒	25.2%	府 ☒	9.3%	その他() ☐	
交付先の分類	外郭団体等のうち報告団体					
性質別分類	事業費補助(施設整備事業に対する補助)					
公 募	有(提案型) ☐		有(対象を募集) ☐		無 ☒	
市民の参画	有 ☐	無 ☒				

(2) 直近の見直し状況

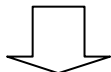
見直した時期	なし
内 容	

(3) ガイドライン項目の遵守状況

「補助金等のあり方に関するガイドライン」記載項目	不適	その理由と今後の対応について
1 (団体運営費補助、施設運営費補助、市独自のその他事業費補助について) 補助率は補助対象経費の1/2以下である	☐	
2 委託や直接執行などへ切り替える必要はなく、補助金等としての支出が適している	☐	
3 (団体運営費補助、施設運営費補助について) 団体(施設)としての収入確保および効率的な運営への努力が十分なされている	☐	
4 交付先を決定するために、公募制を導入している	☒	国の補助制度(地下高速鉄道整備事業費補助)に基づき、事業主体である西大阪高速鉄道(株)及び中之島高速鉄道(株)に対してのみ、補助金交付されるものであるため、公募制を導入していない
5 団体が行う同一事業に対し、他の所管局と別々に補助していない	☐	
6 繰越金の有無など交付団体の財務状況からみて、補助は適当である	☐	
7 交付先に対し直接補助を行っている(再補助を行っていない)	☐	

(4) 補助効果の検証

効果測定方法	・所要時間の短縮 ・乗り換え利便性の向上
達成状況	中之島線 ○京橋駅～中之島駅 整備前26分(京橋～淀屋橋、大江橋～堂島大橋<バス>) →整備後12分 14分短縮 西大阪延伸線(阪神なんば線) ○尼崎駅～大阪難波駅 整備前22分(尼崎～梅田<阪神>、梅田～なんば<地下鉄>) →整備後16分 6分短縮 三宮駅～近鉄奈良駅 整備前89分(三宮～梅田<阪神>、大阪～鶴橋<環状線>、鶴橋～近鉄奈良<近鉄>) →整備後80分 9分短縮



効果の評価	理由
☒ 十分効果をあげている ☐ 一定の効果をあげている ☐ 効果に疑問がある ☐ その他	中之島線は平成20年10月に、阪神なんば線は平成21年3月にそれぞれが開業することにより、時間短縮効果があり、かつ、相互直通運転の実現や地下鉄に接続する路線での乗り換えが可能となり、利便性が向上した。

(5) ガイドラインにおける基本的視点の再チェック

基本的視点	適	不適	説明
1 「必要性」(目的・内容に、補助を行うに足る公益性が認められる)	☐	☒	補助対象事業が平成21年度末で完了する見込みであり、補助の目的を達成できるため、今後、補助を行う必要がない。
2 「妥当性」(対象経費や金額、補助率が妥当かつ明確である)	☒	☐	国の補助制度(地下高速鉄道整備事業費補助)に基づき、大阪府などの関係地方公共団体と共に補助を行うものであることから、対象経費や金額、補助率については妥当である。
3 「有効性」(補助効果があり、他の手法でなく補助によることが施策目的の実現に最適である)	☒	☐	地元自治体である大阪府とともに、国と協調して補助を実施することで、本市単独で実施するよりも建設が促進され、鉄道の整備により地域の活性化につながる。
4 「公平性」(他団体や市民との間で公平であり、交付先が適正に決定されている)	☒	☐	国の補助制度(地下高速鉄道整備事業費補助)に基づき、事業主体である西大阪高速鉄道(株)及び中之島高速鉄道(株)に対してのみ、補助金交付されるものである。

(6) 今後の方向性

☐ 現行のまま補助を継続	☒ 見直しの内容 ☐ 見直したうえで継続 ☒ 廃止する ☐ その他	見直しの内容	
		見直しの時期	
その他の内容			
廃止の理由 平成20年度鉄道開業、平成21年度道路復旧等工事完了により、補助目的達成のため廃止する。		廃止の時期 平成22年度	

終期設定 平成 21 年度	☒ 終期到来により廃止 ☐ 終期到来時に再検討	次回チェック年度(予定) 平成 年度
------------------	---	-----------------------

(7) 財政局のコメント(今後の課題等)

「今後の方向性」のとおり、円滑な収束に努めること。

補助金等見直しチェックシート

(1) 補助内容

番 号	4	所 管	計画調整局まちづくり支援担当			
名 称	まちづくり活動支援制度に基づく助成金					
交付先	弘治地域まちづくり研究会外					
交付目的	地域の実情に応じた住み良いまちづくりを市民と市が協力して推進するにあたり、住民等による自発的なまちづくり活動を支援することを目的とする					
事業の概要	大阪市が認定したまちづくり推進団体に対し、活動に必要な経費の1/2以内で限度額50万円を5年間助成する(ただし、平成18年度以前に認定した団体に対しては、補助率4/5)					
積算根拠 (前年度実績)	(助成対象経費)6,210,025円×(助成率)80%+(助成対象経費)1,839,340円×(助成率)50% ＝(助成確定額:1団体50万円限度)5,310,330円(平成20年度実績)					
事業開始年度	平成9年度		交付方法	概算払(分割)		
根拠規定等	法律 ☐	条例 ☐	規則 ☐	契約・債務負担行為等 ☐	要綱	☒
法律・条例の名称	-					
補助率	財源の有無	50%(上限500千円) 80%(上限500千円)	国 ☐	府 ☐	その他() ☐	無 ☒
本市以外からの直接補助	国 ☐	府 ☐	その他 () ☐			
交付先の分類	各種団体					
性質別分類	事業費補助(その他)					
公 募	有(提案型) ☐	有(対象を募集) ☒		無 ☐		
市民の参画	有 ☒	無 ☐				

(2) 直近の見直し状況

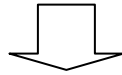
見直した時期	平成19年4月1日
内 容	助成率を5分の4から2分の1に改正

(3) ガイドライン項目の遵守状況

「補助金等のあり方に関するガイドライン」記載項目		不適	その理由と今後の対応について
1	(団体運営費補助、施設運営費補助、市独自のその他事業費補助について) 補助率は補助対象経費の1/2以下である	☐	
2	委託や直接執行などへ切り替える必要はなく、補助金等としての支出が適している	☐	
3	(団体運営費補助、施設運営費補助について) 団体(施設)としての収入確保および効率的な運営への努力が十分なされている	☐	
4	交付先を決定するために、公募制を導入している	☐	
5	団体が行う同一事業に対し、他の所管局と別々に補助していない	☐	
6	繰越金の有無など交付団体の財務状況からみて、補助は適当である	☐	
7	交付先に対し直接補助を行っている(再補助を行っていない)	☐	

(4) 補助効果の検証

効果測定方法	自主的なまちづくりの実現に向けて活動を継続的に取り組める団体の育成を目的としており、補助を含む支援制度全体の目標として構想の策定を位置づけている。
達成状況	助成が終了した28団体のうち、21団体がまちづくり構想の策定等を行い、また、16団体が引き続き自主的なまちづくりに向けて活動を続けている。



効果の評価		理由
十分効果をあげている	☐	支援終了後も約6割の団体が活動を継続している。ただし、まちづくりは短期間で成果が現れるものではないので、今後団体が活動を継続する中で、まちの整備・改善・保全が図られることでさらに助成の効果が現れることを期待している。
一定の効果をあげている	☒	
効果に疑問がある	☐	
その他	☐	

(5) ガイドラインにおける基本的視点の再チェック

基本的視点		適	不適	説明
1	「必要性」(目的・内容に、補助を行うに足る公益性が認められる)	☒	☐	意欲はあるが財政基盤が脆弱な初動期のまちづくり団体に対し助成することで、住民主体のまちづくりを推進することができる
2	「妥当性」(対象経費や金額、補助率が妥当かつ明確である)	☐	☒	年間100万円(対象経費)の事業を必要とする団体は少ないため、助成限度額(50万円)を見直す必要がある
3	「有効性」(補助効果があり、他の手法でなく補助によることが施策目的実現に最適である)	☒	☐	一定期間に様々な取組みの元の実現するまちづくり活動に対し、継続的(最大5年間)に支援できる仕組みは有効であり、当該事業(助成金)に代わる支援策はない
4	「公平性」(他団体や市民との間で公平であり、交付先が適正に決定されている)	☒	☐	要件を設けたうえで公募しており、適正に決定している

(6) 今後の方向性

☐	現行のまま補助を継続	見直しの内容 助成限度額を50万円から30万円に変更する。また、まちづくり構想策定年度(1回限り)は構想印刷配布経費を20万円(対象経費の2分の1)を限度に助成する。 見直しの時期 平成22年度
☒	見直したうえで継続	
☐	廃止する	
☐	その他	

その他の内容

廃止の理由

廃止の時期

終期設定	☐ 終期到来により廃止	次回チェック年度(予定)
平成 21 年度	☒ 終期到来時に再検討	平成 24 年度

(7) 財政局のコメント(今後の課題等)

「今後の方向性」のとおり、見直したうえで補助を継続することが適当である。