

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【1枚目】

事業コード	23202102	
事務事業名	公共交通対策事業	
予算書の事業名	9.公共交通対策事業	
事業期間	開始年度	昭 and 40年代
	終了年度	当面継続
	業務分類	6. ソフト事業
実施方法	<input type="radio"/> 1. 指定管理者代行	<input type="radio"/> 2. アウトソーシング
	<input type="radio"/> 3. 負担金・補助金	<input checked="" type="radio"/> 4. 市直営

部・課・係名等	コード1	03010300
部名等	産業建設部	
課名等	商工観光課	
係名等	市街地活性化室	
記入者氏名	宮野 司憲	
電話番号	0765-23-1380	

政策体系上の位置付け	コード2	232011
政策の柱	第2章 安心して健やかにくらすためのまち	
政策名	第3節 総合交通体系の整備	
施策名	2. 公共交通の充実	
区分	鉄道	
基本事業名	北陸新幹線の早期実現及び並行在来線の存続並びに利便性の向上	

予算科目	コード3	001020110
会計	一般会計	
款	2. 総務費	
項	1. 総務管理費	
目	10. 交通対策費	

◆事業概要 (どのような事業か)	単位	実績		計画																																
		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度																														
<p>地域における公共交通 (バス) の活性化を図るとともに、北陸新幹線長野一金沢間開業後の在来線のあり方を検討することにより、将来における調和のとれた交通体系を築き、全ての人が暮らしやすいまちづくりの実現を目指すため、行政、交通事業者及び市民が一体となった、施策の推進を図ることを目的とする。</p>																																				
<p>対象 (この事務事業は、誰、何を対象にしているのか。※人や物、自然資源など) 魚津市民及び魚津市に訪れる方々</p>	<p>① 委員 人</p> <p>② 公共交通機関 (バス) 路線数 (地鉄含む) 路線</p> <p>③</p>	19	25	25	25	25																														
<p>手段 <平成21年度の主な活動内容> 魚津市公共交通 (バス) 活性化会議の開催 (年4回) 並行在来線等対策連絡協議会への助成 *平成22年度の変更点 バスに特化した会議から、鉄道も含めた公共交通全般を議論する会議への変更</p>	<p>① 開催数 回</p> <p>② 並行在来線等対策連絡協議会への補助金 円</p> <p>③</p>	3	4	4	4	4																														
<p>意図 (この事務事業によって、対象をどのように変えるのか) 市民団体の代表や関係機関などの意見を集約し、持続的・効率的で調和のとれた、市民及び来訪者等全ての人が使いやすい公共交通体系を築くための指標を得る。</p>	<p>① 魚津市民バス利用者 (片貝バス含む) 人</p> <p>② 上記の事業費 円</p> <p>③ 上記の事業収入 円</p>	198,405																																		
<p>その結果 <施策の目指すすがた> 持続的・効率的で調和のとれた、市民及び来訪者等全ての人が使いやすい公共交通体系の確立を目指す。</p>	↑ 成果指標が現段階で取得できていない場合、その取得方法を記入																																			
<p>◆この事務事業開始のきっかけ (何年頃) からどのようなきっかけで始まったか)</p> <p>かつて市内には民間交通事業者による多くの乗合バス路線があり、通学、通院、買物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たしてきましたが、モーターゼーションの進展や過疎化、少子化に伴って、路線の休・廃止や運行回数の減少が余儀なくされました。特に平成14年2月からは改正道路運送法に基づく乗合バスにける需要調整規制が廃止され、当市の民間路線バスにおいても採算性などの観点から路線の休廃止が進んできました。しかしながら、二酸化炭素削減を目指す地球環境保全やさらなる高齢化社会に対応する市民の足の確保という観点から、バス交通サービスのニーズは高まってきており、住みやすさの向上や地域間交流の促進のためにも地域交通システムの充実が求められてきたため、平成13年1月13日から設置された。</p> <p>◆開始時期以後の事務事業を取り巻く環境の変化と、今後予想される環境変化 (法改正、規制緩和、社会情勢の変化など)</p> <p>今後さらなる高齢化社会の進展が予想されるとともに、市民のニーズがますます多様化しており、また地球に優しい都市づくりのためにも、今以上に公共交通機関の整備や利用の推進が求められる。</p> <p>国では、平成18年10月に大幅に道路運送法が改正され、自家用有償運送を行う場合は、国土交通省令に定めるところにより、地方公共団体、一般旅客運送事業者又はその組織する団体、住民その他国土交通省令で定める関係者が、民間によるバス運行が困難であり、かつ、地域住民に必要な旅客運送を確保するため必要であることについて合意が必要となった。そのため当協議会を国で定めた地域交通協議会 (公共交通活性化会議) にバージョンアップし、公共交通全体の将来像を考えながら、より活発な議論を展開していくことが重要である。</p> <p>◆市民や議会などからの要望・意見 (担当者の私見ではなく、実際に寄せられた意見・質問などを記入)</p> <p>①市民バスの運賃が安いのは、もっと受益者の負担も増やすべきではないか。 ②民間運送事業者の経営圧迫にならないよう十分に配慮し、もっとしっかりと調整を行うべき。 ③地鉄との競合路線地域には市民バス運行ができなく、同じ市民なのに、負担が大きく違っている。</p>	<p>財源内訳</p> <table border="1"> <tr> <td>(1)国・県支出金 (千円)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(2)地方債 (千円)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(3)その他(使用料・手数料等) (千円)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(4)一般財源 (千円)</td> <td>135</td> <td>286</td> <td>1,423</td> <td>2,000</td> <td>2,000</td> </tr> <tr> <td>A. 予算(決算)額(①~④の合計) (千円)</td> <td>135</td> <td>286</td> <td>1,423</td> <td>2,000</td> <td>2,000</td> </tr> </table> <p>①事務事業に携わる正規職員数 (人)</p> <p>②事務事業の年間所要時間 (時間)</p> <p>B. 人件費 (②×人件費単価/千円)</p> <p>事務事業に係る総費用 (A+B) (千円)</p> <p>(参考) 人件費単価 (円/時間)</p>	(1)国・県支出金 (千円)	0	0	0	0	0	(2)地方債 (千円)	0	0	0	0	0	(3)その他(使用料・手数料等) (千円)	0	0	0	0	0	(4)一般財源 (千円)	135	286	1,423	2,000	2,000	A. 予算(決算)額(①~④の合計) (千円)	135	286	1,423	2,000	2,000	0	0	1,423	2,000	2,000
(1)国・県支出金 (千円)	0	0	0	0	0																															
(2)地方債 (千円)	0	0	0	0	0																															
(3)その他(使用料・手数料等) (千円)	0	0	0	0	0																															
(4)一般財源 (千円)	135	286	1,423	2,000	2,000																															
A. 予算(決算)額(①~④の合計) (千円)	135	286	1,423	2,000	2,000																															
<p>◆県内他市の実施状況</p> <p>● 把握している</p> <p>○ 把握していない</p>	<p>(把握している内容又は把握していない理由の記入欄)</p> <p>富山県内の交通会議等の設置状況</p>																																			

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【2枚目】

【目的妥当性の評価】

1. 施策への直結度 (事務事業の施策の目指すがたに対する直結度 (対象・意図の密接度) とその理由説明)	
<input checked="" type="radio"/> 直結度大 <input type="radio"/> 直結度中 <input type="radio"/> 直結度小	説明 魚津市の公共交通体系の確立を目指すためには、市民や関係機関の様々な意見を集約することが不可欠であり、平成18年10月の改正道路運送法に基づく「地域交通会議」として、20年度に公共交通活性化会議を組織改編した。今後はバスだけでなく鉄道も含めた公共交通全体の将来像を描きながら、より活発な議論を展開していくことが、重要であり、利用者のさらなる利便性向上、持続的・効率的な運営等を目指していかなければならない。
2. 市の関与の妥当性 (民間や他の機関でも実施可能な事務事業か)	
<input checked="" type="radio"/> 法令などにより市による実施が義務付けられている <input type="radio"/> 法令などによる義務付けはないが、公共性が非常に高く、民間 (市民・企業等) によるサービスの実施が不可能 (又は困難) ため、市による実施が妥当 <input type="radio"/> 民間でもサービス提供は可能だが、公共性が比較的高く、市による実施が妥当 <input type="radio"/> 市が実施しているが、関与の必要性は低く、今後は市の関与を縮小 (廃止) が妥当 <input type="radio"/> 既に目的を達成しているため、市の関与を廃止が妥当	
根拠法令等を記入	改正道路運送法〔平成18年10月1日改正〕及び国土交通省令 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律〔平成19年10月1日施行〕
3. 目的見直しの余地 (現状の【対象】と【意図】は適切か、また、見直す場合、その理由と内容を説明)	
なし	説明 現状の対象と意図は適切であり、見直しの余地はない。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地 (成果の向上が今後どの程度見込めるか説明)	
あり	説明 市内の公共交通体系の確立のためには、バスだけでなく、鉄道も含めた公共交通全体の連携が必要である。
5. 連携することで、今より効果が高まる可能性のある他の事務事業の有無 (どう効果が高まるか説明)	
あり	説明 利用者のさらなる利便性向上につながり、公共交通全体の利用者増・公共交通の活性化が期待できる。

【効率性の評価】

6. 事業費の削減の余地 (手段を工夫することで、事業費を削減できないか説明、できない理由も説明)	
なし	説明 事業費は、公共交通 (バス) 活性化会議等のための委員の報償費・資料作成などの消耗品・お茶代等、必要最低限の予算で実施するとともに、並行在来線等対策連絡協議会への補助金については、事業に見合った最低限の助成を行なっている。
7. 人件費の削減の余地 (今の業務時間を工夫して少なくできないか説明、できない理由も説明)	
なし	説明 会議を開催するには、実績の整理や今後の計画等を策定するには、かなりの時間を要し、また、現在運行しているバス路線及び鉄道路線の活性化のため、利用者・運行事業者・市内各地域とのより密接な連携・協議が不可欠であるため。

【公平性の評価】

8. 受益者負担の適正化の余地 (過去の見直しや社会経済状況等から)	
特定受益者なし・負担なし	説明 地域交通体系の確立は、地域間の交流を促進し、地域の発展と活性化を図るための重要な要素であり、その実現のための方策を検討していくこの事業において、特定受益者は市民全体及び来訪者であるが、持続的な公共交通体系の確立のためには、利用者負担増の検討も必要と思われる。
適正化の余地あり	
9. 本市の受益者負担の水準 (県内他市と比較し、今後のあり方について説明)	
<input type="radio"/> 高い <input type="radio"/> 平均 <input checked="" type="radio"/> 低い	説明 市民バスの利用料金は、県内の状況を鑑みると、半数が1乗車200円となっており、持続的な運行を考えると、1乗車100円で運行している魚津市民バスの料金体系の検討も必要と思われる。

【必要性の評価】

10. 社会的ニーズ (この事務事業にどれくらいニーズがあるか)	
<input type="radio"/> 全国的又は広域的な課題であり、ニーズが非常に高い <input type="radio"/> 市固有の課題であり、なおかつ市民などのニーズが非常に高い <input type="radio"/> 比較的多くの市民などがニーズを感じている <input checked="" type="radio"/> 一部の市民などに、ニーズがある <input type="radio"/> 一部の市民などに、ニーズがあるが、それが減少しつつある <input type="radio"/> 目的はある程度達成されている <input type="radio"/> 上記のいずれにも該当しない	
11. 事務事業実施の緊急性	
<input type="radio"/> 緊急性が非常に高い <input type="radio"/> 緊急に解決しなければ重大な過失をもたらす <input type="radio"/> 市民などのニーズが急速に高まっている <input checked="" type="radio"/> 緊急性は低い、実施しなければ市民生活に影響が大きい <input type="radio"/> 緊急性が低く、実施しなくても市民サービスは低下しない	

★ 評価結果の総括と今後の方向性

(1) 評価結果の総括

① 目的妥当性	<input checked="" type="radio"/> 適切	<input type="radio"/> 目的廃止又は再設定の余地あり
② 有効性	<input type="radio"/> 適切	<input checked="" type="radio"/> 成果向上の余地あり
③ 効率性	<input checked="" type="radio"/> 適切	<input type="radio"/> コスト削減の余地あり
④ 公平性	<input type="radio"/> 適切	<input checked="" type="radio"/> 受益者負担の適正化の余地あり

(2) 今後の事務事業の方向性

<input type="radio"/> 現状のまま (又は計画どおり) 継続実施	年度
<input type="radio"/> 終了 <input type="radio"/> 廃止 <input type="radio"/> 休止	
<input checked="" type="radio"/> 他の事務事業と統合又は連携	
<input type="radio"/> 目的見直し	
<input checked="" type="radio"/> 事務事業のやり方改善	

★ 改革・改善案 (いつ、どのような改革・改善を、どういう手段で行うか)

実施予定時期	次年度 (平成23年度)	魚津市公共交通活性化会議と魚津市並行在来線等対策連絡協議会との連携を図りながら、23年度以降に国土交通省の地域公共交通活性化・再生総合支援事業による実証実験運行等に取り組みながら、公共交通全体の活性化のための協議・検討を実施する。	コストと成果の方向性
	中・長期的 (3~5年間)	平成26年度末までに北陸新幹線長野ー金沢間の開業する中、新川地域の拠点駅は新黒部駅 (仮称) となり、JR北陸本線は第3セクターで運行される予定である。その時に市内の公共交通はどうあるべきか、遠距離交通はどうあるべきか中長期計画を策定し、市民や本市へ訪れる方々が利用しやすい公共交通機関を目指すべきである。また、少子高齢化への対応やコンパクトシティ、地球にやさしい都市 (CO2削減など) を目指すためにも、公共交通機関の利用を積極的に推進していく。	維持 成果の方向性 向上

★ 課長総括評価 (一次評価)

本市公共交通活性化会議・並行在来線等対策連絡協議会は、今後、市民・来訪者ニーズも高まることから、公共交通施策の推進のためにも事業の継続は必要である。	二次評価の要否
	不要

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【1枚目】

事業コード	23201105	
事務事業名	北陸新幹線対策事業	
予算書の事業名	北陸新幹線対策費	
事業期間	開始年度	平成13年度
	終了年度	平成28年度
	業務分類	5. ソフト事業
実施方法	<input type="radio"/> 1. 指定管理者代行 <input type="radio"/> 2. アウトソーシング <input type="radio"/> 3. 負担金・補助金 <input checked="" type="radio"/> 4. 市直営	

部・課・係名等	コード1	03030300
部名等	産業建設部	
課名等	建設課	
係名等	用地開発係	
記入者氏名	中尾 能成	
電話番号	0765-23-1089	

政策体系上の位置付け	コード2	232011
政策の柱	第2章 安心して健やかにくらすためのまち	
政策名	第3節 総合交通体系の整備	
施策名	2. 公共交通の充実	
区分	鉄道	
基本事業名	北陸新幹線の早期実現及び並行在来線の存続並びに利便性の向上	

予算科目	コード3	001080101
会計	一般会計	
款	8. 土木費	
項	1. 土木管理費	
目	1. 土木総務費	

◆事業目的・概要 (どのような事業か)		単位	実績		計画				
			20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		
北陸新幹線の用地取得事務及び建設を円滑に実施するため、事業主体である独立行政法人 鉄道・運輸機構の新幹線建設事業等に協力する事業。地元と鉄道・運輸機構及び関係機関（県、県土地開発公社、請負業者、土地改良区等）との関係調整を行う。									
対象	(この事務事業は、誰、何を対象にしているのか。※人や物、自然資源など) 北陸新幹線建設事業関係の地権者及び新幹線予定地沿線住民、町内会	対象指標	① 新幹線予定地沿線の地区数（校下）	地区	8	8	8	8	8
			② スクールバス運行地区	地区	1	1	1	1	0
			③ 北陸新幹線関連公共施設整備事業、委託事業箇所	箇所	1	0	2	1	1
手段	<平成21年度の主な活動内容> ・北陸新幹線沿線の地権者、地域住民等に対する用地及び工事の地元説明会の開催 ・鉄道運輸機構、県、沿線地域住民との連絡調整 ・交付金申請事務 ・用地交渉などの連絡調整 ・土地境界立会い ・地元要望、回答のとりまとめ等 ・工事安全対策 *平成22年度の変更点 ・スクールバス運行委託 ・北陸新幹線関連公共事業関係 ・機構からの委託事業 ・機構からの委託工事が2箇所あるため、事業が増大する。	活動指標	① 地元説明会数、打合せ回数、地権者との交渉回数等	回	40	35	30	20	20
			② スクールバス運行回数	のべ数	291	579	597	270	0
			③ 北陸新幹線関連公共施設整備事業費、委託事業費	円	8,096	0	100,000,000	0	13,000
意図	(この事務事業によって、対象をどのように変えるのか) 北陸新幹線沿線の地権者、住民に対して新幹線建設に関する説明会等を行い、北陸新幹線建設工事を推進する。 ・スクールバス（吉島小）を運行し、小学生の通学の安全を図り、工事を推進する。 ・地域の振興及び生活環境の整備を図り、北陸新幹線建設の円滑な促進を図る。 ・市道、橋の付け替え工事	成果指標	① 新幹線建設が完成した地区数	地区	0	0	0	0	4
			② 新幹線事業用地がほぼ取得された地区数（校下）	地区	8	8	8	8	8
			③ 関連公共施設整備事業、委託事業完了件数	件	4.00	4.00	4.00	4.00	5.00
その結果	<施策の目指すがた> 北陸新幹線が開通し、首都圏へ短時間で行けるようになる。また、鉄道輸送が充実する。	↑成果指標が現段階で取得できていない場合、その取得方法を記入							
◆この事務事業開始のきっかけ (何年頃)からどのようなきっかけで始まったか) 平成13年4月、上越（仮称）・富山間工事着手がきっかけで始まる。		財源内訳	(1)国・県支出金 (千円)		0	0	0	0	0
			(2)地方債 (千円)		0	0	0	0	0
			(3)その他 (使用料・手数料等) (千円)		0	733	100,757	342	0
			(4)一般財源 (千円)		0	0	0	0	0
			A. 予算(決算)額((1)~(4)の合計) (千円)		0	733	100,757	342	0
◆開始時期以後の事務事業を取り巻く環境の変化と、今後予想される環境変化 (法改正、規制緩和、社会情勢の変化など) 新幹線開業目標が平成26年度に設定されているため、平成21年度までは用地及び工事説明、交渉、打合せを並行して行っていたが、22年度以降は工事に関する説明、打合せが中心となる。特に市道上野浅生線の付替え工事と六郎丸高架橋関係で鴨川に架ける橋の工事が市に委託される。			①事務事業に携わる正規職員数 (人)		0	1	2	2	2
			②事務事業の年間所要時間 (時間)		0	300	1,000	400	600
			B. 人件費 (②×人件費単価/1,000) (千円)		0	1,262	4,205	1,682	2,523
			事務事業に係る総費用 (A+B) (千円)		0	1,995	104,962	2,024	2,523
			(参考) 人件費単価 (円/時間)		4,205	4,205	4,205	4,205	4,205
特になし		◆県内他市の実施状況	(把握している内容又は把握していない理由の記入欄)						
		● 把握している	富山県以東は用地取得率約99%で工事発注率も約99%となっている。富山県以西については用地取得率約98%、工事進捗率約86%である。						
		○ 把握していない							

平成 22 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 21 年度分に係る評価)

【2枚目】

【目的妥当性の評価】

1. 施策への直結度 (事務事業の施策の目指すがたに対する直結度 (対象・意図の密接度) とその理由説明)	
<input type="radio"/> 直結度大 <input checked="" type="radio"/> 直結度中 <input type="radio"/> 直結度小	説明 この事業を行うことにより、新幹線沿線の地区住民の理解を得ることができ、新幹線建設事業が推進できるため。
2. 市の関与の妥当性 (民間や他の機関でも実施可能な事務事業か)	
<input type="radio"/> 法令などにより市による実施が義務付けられている <input checked="" type="radio"/> 法令などによる義務付けはないが、公共性が非常に高く、民間 (市民・企業等) によるサービスの実施が不可能 (又は困難) ため、市による実施が妥当 <input type="radio"/> 民間でもサービス提供は可能だが、公共性が比較的高く、市による実施が妥当 <input type="radio"/> 市が実施しているが、関与の必要性は低く、今後は市の関与を縮小 (廃止) が妥当 <input type="radio"/> 既に目的を達成しているため、市の関与を廃止が妥当	
根拠法令等を記入	
3. 目的見直しの余地 (現状の【対象】と【意図】は適切か、また、見直す場合、その理由と内容を説明)	
なし	説明 新幹線の開通は富山県の施策であるため。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地 (成果の向上が今後どの程度見込めるか説明)	
なし	説明 新幹線の開通は富山県の施策であるため、今後も同程度の関わりが続くと思われる。
5. 連携することで、今より効果が高まる可能性のある他の事務事業の有無 (どう効果が高まるか説明)	
なし	説明 連携することで、今より効果が高まる可能性がある他の事務事業はない。

【効率性の評価】

6. 事業費の削減の余地 (手段を工夫することで、事業費を削減できないか説明、できない理由も説明)	
なし	説明 長期継続契約をしているため削減余地なし
7. 人件費の削減の余地 (今の業務時間を工夫して少なくできないか説明、できない理由も説明)	
なし	説明 最低限の時間で行っているため、削減は難しい。

【公平性の評価】

8. 受益者負担の適正化の余地 (過去の見直しや社会経済状況等から)	
特定受益者なし・負担なし 適正化の余地なし	説明 事業者である機構が事業費を全額負担しているため、受益者負担はなくてよい。
9. 本市の受益者負担の水準 (県内他市と比較し、今後のあり方について説明)	
<input type="radio"/> 高い <input checked="" type="radio"/> 平均 <input type="radio"/> 低い	説明 他市ではスクールバスは運行されていないが、原則として、事業者負担であるべきである。

【必要性の評価】

10. 社会的ニーズ (この事務事業にどれくらいのニーズがあるか)	
<input checked="" type="radio"/> 全国的又は広域的な課題であり、ニーズが非常に高い <input type="radio"/> 市固有の課題であり、なおかつ市民などのニーズが非常に高い <input type="radio"/> 比較的多くの市民などがニーズを感じている <input type="radio"/> 一部の市民などに、ニーズがある <input type="radio"/> 一部の市民などに、ニーズがあるが、それが減少しつつある <input type="radio"/> 目的はある程度達成されている <input type="radio"/> 上記のいずれにも該当しない	
11. 事務事業実施の緊急性	
<input checked="" type="radio"/> 緊急性が非常に高い <input type="radio"/> 緊急に解決しなければ重大な過失をもたらす <input type="radio"/> 市民などのニーズが急速に高まっている <input type="radio"/> 緊急性は低い、実施しなければ市民生活に影響が大きい <input type="radio"/> 緊急性が低く、実施しなくても市民サービスは低下しない	

★ 評価結果の総括と今後の方向性

(1) 評価結果の総括	
① 目的妥当性	<input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> 目的廃止又は再設定の余地あり
② 有効性	<input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> 成果向上の余地あり
③ 効率性	<input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> コスト削減の余地あり
④ 公平性	<input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> 受益者負担の適正化の余地あり
(2) 今後の事務事業の方向性	
<input checked="" type="radio"/> 現状のまま (又は計画どおり) 継続実施	
<input type="radio"/> 終了 <input type="radio"/> 廃止 <input type="radio"/> 休止	年度 _____
<input type="radio"/> 他の事務事業と統合又は連携 <input type="radio"/> 目的見直し <input type="radio"/> 事務事業のやり方改善	

★改革・改善案 (いつ、どのような改革・改善を、どういう手段で行うか)		コストと成果の方向性
実施予定時期	次年度 (平成23年度)	23年9月で六郎丸の工事が終了予定であるため、スクールバス運行が終了する。 コストの方向性 増加
	中・長期的 (3～5年間)	26年度末に新幹線完成し、以後、用地整理等が行なわれる。 成果の方向性 維持

★課長総括評価 (一次評価)

北陸新幹線建設を促進するための事業であり、今後も継続する必要がある。		二次評価の要否
		不要