

平成 23 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 22 年度分に係る評価)

【1枚目】

事業コード	23202104	
事務事業名	鉄道軌道輸送対策事業	
予算書の事業名	11. 鉄道軌道輸送対策事業	
事業期間	開始年度	平成5年度頃
	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 checked="" type="radio"/> 3. 負担金・補助金	<input 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	426003
政策の柱	基2 安全で快適な暮らしやすいまちづくり	
政策名	2 魅力ある都市基盤の充実	
施策名	6. 総合交通体系の整備	
区分	なし	
基本事業名	在来線の利便性向上	

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)	対象	活動指標	成果指標	単位	実績		計画		
					21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
地域における総合的な交通体系の検討を踏まえて、「引き続き地方鉄道が必要」と判断される場合における再生計画に基づく国と一体となった効果的な施設整備への支援事業である。本市においては富山地方鉄道株がその対象事業者となり、県や関係市町村で地方鉄道再生協議会を組織されており、その中で協議検討し、承認された鉄道軌道輸送対策事業について補助していくものである。	(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) 富山地方鉄道 (原則として赤字事業者)	① 補助対象者		人	1	1	1	1	1
		②							
		③							
	<平成22年度の主な活動内容> 22年度の主な事業…富山地方鉄道本線の継電運動装置改良・トンネル改良・マクラギのP C化・踏切安全向上対策等に対する補助 *平成23年度の変更点 公共交通対策事業へ移管	① 鉄道軌道輸送対策の全体費用		円	111,800,000	103,152,534	0	0	0
		② 魚津市分の補助対象経費		円	71,000,000	83,000,000	0	0	0
		③ 補助金額		円	5,153,000	2,230,053	0	0	0
	(この事務事業によって、対象をどのように変えるのか) 鉄道軌道が誰にでも安心して利用できる、そして、安全で便利な公共交通機関への再生	① 市内富山地方鉄道駅総乗降者数		人	1,177,000	1,163,000	1,150,000	1,138,500	1,127,000
		② J R 魚津駅乗降者数		人	1,849,090	1,823,540	1,805,000	1,787,000	1,769,000
		③							
	<施策の目指すがた> 地域間交通を担う鉄道軌道の安全性や利便性が確保されることで、輸送力や交通結節点機能の強化、乗継等が便利になると見込まれ、住みやすく訪れやすい魚津市となる。	↑ 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16年度に国土交通省において「地方鉄道等活性化支援事業」の補助スキームが発表される。それに伴い平成17年3月2日に富山地方鉄道株の呼びかけにより「富山地方鉄道再生協議会」が設立される。	財源内訳	(千円)	0	0	0	0	0	0
		(1) 国・県支出金	(千円)	0	0	0	0	0	0
		(2) 地方債	(千円)	0	0	0	0	0	0
		(3) その他(使用料・手数料等)	(千円)	0	0	0	0	0	0
		(4) 一般財源	(千円)	5,153	2,071	0	0	0	0
		A. 予算(決算)額(1)~(4)の合計	(千円)	5,153	2,071	0	0	0	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) 北陸新幹線長野-金沢間が平成26年度末までに開業することに伴い、JR西日本から並行在来線が第3セクターで運行される計画となっており、富山県を中心にその運行方法を検討しているところであるが、本市においては富山地方鉄道も在来線と並行に走る鉄道線として存在しており、将来における両鉄道路線のあり方について検討していく必要がある。	① 事務事業に携わる正規職員数	(人)	2	2	0	0	0	0
		② 事務事業の年間所要時間	(時間)	120	120	0	0	0	0
		B. 人件費(②×人件費単価/千円)	(千円)	505	505	0	0	0	0
		事務事業に係る総費用(A+B)	(千円)	5,658	2,576	0	0	0	0
		(参考) 人件費単価	(円/時間)	4,205	4,205	4,205	4,205	4,205	4,205
	◆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) ○魚津城下まちづくり協議会要望…電鉄魚津駅の存続と改修について ○日本共産党議員会…電鉄魚津駅の改良及びエレベーターの設置・経田駅トイレの下水道つなぎ込み等	◆県内他市の実施状況							
		<input checked="" type="radio"/> 把握している							
		<input type="radio"/> 把握していない							
		(把握している内容又は把握していない理由の記入欄) 毎年開催される「富山地方鉄道再生協議会」で意見交換するとともに、富山地方鉄道株とは随時情報・意見交換を実施している。							

平成 23 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 22 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 北陸新幹線長野ー金沢間開業に伴う並行在来線や富山地方鉄道、幹線道路等の地域間交通網の利便性が向上することにより、市民及び来訪者の足の確保が図られ、地域間の交流が促進し、本市の観光・商工業等産業の発展、地域の活性化、住みやすさ・訪れやすさの向上につながる。
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 現状の対象と意図は適切であり、見直しの余地なし

【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 今後、JR西日本から経営分離される予定の並行在来線 (現JR北陸本線) のあり方と併せて検討していくことが必要。
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 平成22年度に富山地方鉄道線のバス、平成23年度に鉄道に導入される交通ICカードの整備により、利用者の増加が相乗効果として表れる可能性がある。このICカードの並行在来線・商店街等への普及も今後検討されるよう富山地方鉄道線・県・県内市町村・民間団体等とも協議したい。

【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 安全性・利便性等確保のための必要な事業に対する補助事業であるため、事業費削減の余地はないものと思われる。
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 必要最低限の事務処理体制となっていることから、削減の余地はないものと思われるが、今後、市民・来訪者の利便性確保・向上のためにも、今後、調査・研究・将来予測等が必要であり、関係機関との綿密な協議が不可欠となることから、現行よりも時間を要するものと思われる。

【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)	
特定受益者あり・負担なし	説明 補助に係る負担金であり、受益者負担を求めるものではない。
適正化の余地なし	
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 鉄道線の魚津市内部分に対する応分の負担であるため、県内各市町村と比較しても平均的な金額である。

【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 type="radio"/> 緊急性が非常に高い <input checked="" 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"/> 緊急性は低いが、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 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 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	
<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24年度)	この事業は、国の事業仕分け作業により、平成23年度より補助対象事業が安全輸送設備整備に特化したものとなった。また、これまでは交通事業者が再生計画を作成し、沿線自治体と協議を得ながら実施してきたが、より利便性の高い施設とするためには、今後、沿線自治体が地域公共交通総合連携計画等をたて、市民や関係団体等と議論を行い、了解を得ながら実施していく部分が想定され、鉄道事業者の将来構想と沿線市町村のまちづくりの考え方をすり合わせが大切となってくることになり、その対応が重要。	コストと成果の方向性 コストの方向性 維持
	中・長期的 (3～5年間)	今後、本市にとってよりよい鉄道路線を構築していくためには、県、JR、富山地方鉄道、運輸支局など、各関連機関との協議、働きかけがたいへん重要となってくる。	成果の方向性 向上

★ 課長総括評価 (一次評価)

富山県や関係市町村で構成される「地方鉄道再生協議会」で決定された鉄道近代化補助事業であり、本市の鉄道利用者の利便性の確保のためにも事業の継続が必要。	二次評価の要否 不要
--	---------------