

平成 24 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 23 年度実績と平成 24 年度計画)

【1枚目】

事業コード	42613001				
事務事業名	公共交通対策事業				
予算書の事業名	公共交通対策事業				
事業期間	開始年度	昭和40年代	終了年度	当面継続	業務分類
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	426001
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	公共交通ネットワークの構築	

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。事業の内容、業務の手順など)		単位	実績		計画・目標			
			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	
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	① 魚津市公共交通活性化会議委員数 ② 公共交通機関(バス)路線数 ③	人 路線	25 10	25 10	25 10	25 10	25 10
手段	<平成23年度の主な活動内容> ◇魚津市公共交通活性化会議の開催、並行在来線等対策連絡協議会への助成 ◇鉄道安全輸送設備等整備及び地鉄電車への交通系ICカード導入、地鉄改造列車導入への助成 ◇市内地鉄バスの市民バス料金並行とタフ増便・黒沢線の大沢延伸・東蔵線の東城地区デマンド運行 *平成24年度の変更点 ◇富山県並行在来線準備会社への出資	① 魚津市公共交通活性化会議開催数 ② 並行在来線等対策連絡協議会への補助金 ③ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業補助金	回 円 円	5 135,000 2,230,053	4 135,000 1,964,311	4 135,000 3,627,000	4 135,000 2,840,000	4 135,000 1,705,000
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) 「魚津市地域公共交通総合連携計画」に基づき、市民団体の代表や関係機関などの意見、利用者アンケート等により、市民及び来訪者等全ての人が利用しやすい効率的・効果的かつ持続可能な公共交通体系(市民バス・地鉄バス・並行在来線・地鉄本線等の在り方)が築かれる。	① 魚津市民バス利用者(片貝コミバス含む) ② JR魚津駅及び市内地鉄駅乗降者数(1日当たり) ③	人 人	207,287 8,182	212,110 8,180	218,000 8,200	224,000 8,200	230,000 8,200
その結果	<施策の目指すすがた> 市民及び来訪者等全ての人が利用しやすい効率的・効果的かつ持続可能な公共交通体系(市民バス・地鉄バス・並行在来線・地鉄本線等の在り方)の確立	↑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) 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・廃止や運行回数減少が余儀なくされてきた。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だ。しかしながら、CO2削減による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		財源内訳	(千円)	0	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) 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、また地球に優しいまちづくりのためにも、今以上に公共交通機関の整備や利用促進が求められる。 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協議のうえで、合意を		①国・県支出金 ②地方債 ③その他(使用料・手数料等) ④一般財源 A. 予算(決算)額(①～④の合計)	(千円)	0 0 0 1,552	0 0 0 10,463	0 0 0 16,271	0 0 0 17,000	0 0 0 17,000
◆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) ①市民バスの運賃が安いのでは、もっと受益者の負担も増やし、各地域の負担を下げるべきではないか。 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。⇒地鉄バス100円化で対応(H23.10.1～) ④市議会在来線等まちづくり特別委員会等より、新幹線開通後の魚津駅改良案等について要望をいただく。		①国・県支出金 ②地方債 ③その他(使用料・手数料等) ④一般財源 A. 予算(決算)額(①～④の合計) B. 人件費(②×人件費単価/千円) C. 事務事業に係る総費用(A+B) (参考)人件費単価(円/時間)	(千円)	1,552 760 3,196 4,748	10,463 800 3,364 13,827	25,271 2 3,364 28,635	26,000 2 3,364 29,364	26,000 2 3,364 29,364
		◆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)	富山県内の交通関係会議等の設置・活動状況				
		● 把握している ○ 把握していない						

平成 24 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 23 年度実績と平成 24 年度計画)

【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る。
2. 市の関与の妥当性 (なぜ市が行わなければならないのか、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)なため、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 (【対象】と【意図】は適切か、限定又は追加・拡充すべきでないか、また、その理由)	
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 (成果の目標は達成されたか、成果の向上が今後どの程度見込めるか)	
あり	説明 市内の公共交通体系の確立のためには、市民バス・片貝コミュニティバス・地鉄バス・鉄道・タクシー等を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 (仕様や住民等の協力など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等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。 また、地鉄バス料金100円化についても、国からの交付金の活用を図り、市の負担を極力軽減している。
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進捗管理を行うには、一定程度の時間を要し、また、現在運行しているバス路線及び鉄道線の活性化のため、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. 受益機会の適正化の余地 (受益の機会が偏っていて不公平でないか)	
あり	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、市民バス運行外エリアでの地鉄バス料金100円化により、大半のエリアでの措置は図られたが、一定程度人口密度が集中しているにもかかわらず、市民バス等公共交通がないエリアが魚津1C周辺にあり、そのための対策を早急に講ずる必要がある。
9. 受益者負担の適正化の余地 (県内他市と比較し、適正な水準か)	
低い	説明 市民バスの利用料金は、県内の状況を鑑みると、半数以上が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。 また、一方では富山市での「おでかけ定期」による市街地活性化施策の推進や鉄道料金(地鉄)における黒部市内での低料金による一日乗り放題等の取組みもあり、公共交通活性化のみならず、市街地活性化や観光推進の観点等からも市内鉄道料金・バス料金の在り方と近隣市町との連携等の検討が必要と思われる。

★ 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 <input type="radio"/> 有効性 <input type="radio"/> 適切 <input checked="" type="radio"/> 成果向上の余地あり <input type="radio"/> 効率性 <input checked="" type="radio"/> 適切 <input type="radio"/> コスト削減の余地あり <input type="radio"/> 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="text"/>	
<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)		コストと成果の方向性
実施予定時期	次年度(平成24年度) 魚津市公共交通活性化会議と並行在来線等対策連絡協議会(魚津市)等との連携を図りながら、平成22年度に策定した魚津市地域公共交通総合連携計画に基づき、平成23年度から国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業による各種実証実験運行等に取り組んでいるが、さらに利用者等の意見を集約し、公共交通全体の活性化のための協議・検討を実施する。 併せて、公共交通利用者の利便性のさらなる向上を目指し、電鉄魚津駅及び駅前広場整備を進め、バリアフリー化・乗り降りのしやすさ等の環境整備に努めたい。	コストの方向性 維持
	中・長期的(3~5年間) 平成26年度末の北陸新幹線長野ー金沢間の開業予定の中、新川地域の拠点駅は新黒部駅(仮称)となり、JR北陸本線は第三セクターで運行される予定である。 その時に並行在来線と市内の公共交通はどうあるべきか、まちづくりをどう進めるかなど、市民や本市へ訪れる方々が利用しやすい公共交通機関・鉄道駅及び駅前広場整備等について、そのあり方を検討するとともに、人口減少・少子高齢化社会への対応やCO2削減など地球にやさしい都市形成(歩いて暮らせるまちづくり等)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。	成果の方向性 向上

★一次評価 (課長総括評価)		二次評価の要否
本市公共交通活性化会議・並行在来線等対策連絡協議会の果す役割は、今後、公共交通機関に対する市民・来訪者ニーズも高まることから、公共交通利用者の増加策など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。		不要

★二次評価 (経営戦略会議評価)	
(評価内容)	

平成 24 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 23 年度実績と平成 24 年度計画)

【1枚目】

事業コード	42610002	
事務事業名	北陸新幹線対策事業	
予算書の事業名	9.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30年度
	業務分類	3. 建設事業
実施方法	<input type="radio"/> 1. 指定管理者代行 <input checked="" 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	03030400
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	木村 勝	
電話番号	0765-23-1089	

政策体系上の位置付け	コード2	426001
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	公共交通ネットワークの構築	

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	

◆事業概要 (どのような事業か。事業の内容、業務の手順など) 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。		単位	実績		計画・目標			
			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	
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	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	0	0	0
		③						
手段	<平成23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 ・工事安全対策スクールバス運行委託 *平成24年度の変更点 スクールバスの運行は、実施しない	① 地元説明会数、打合せ回数、地権者との交渉回数等	回	35	30	1	1	1
		② スクールバス運行回数	回	579	270	0	0	0
		③ 委託事業費	円	760,000	380,000	0	0	0
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、理解と協力を得て、北陸新幹線建設工事を推進する。	① 新幹線建設が完成した地区数	地区	0	0	0	4	8
		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						
その結果	<施策の目指すがた> 誰もが利用しやすい公共交通が整っています。	↑ 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	(千円)	0	0	0	0	0
		(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)	756	361	0	0	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)	756	361	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) 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。22年9月に、諏訪町地区内に「魚津鉄道軌道建設所」が開設され、いよいよ軌道工事や電気設備工事が始まった。		①事務事業に携わる正規職員数	(人)	2	1	1	1	1
		②事務事業の年間所要時間	(時間)	300	200	30	30	30
		B. 人件費 (②×人件費単価/千円)	(千円)	1,262	841	126	126	126
		事務事業に係る総費用 (A+B)	(千円)	2,018	1,202	126	126	126
		(参考) 人件費単価	(円@時間)	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) 新幹線建設事業開始前に各地区の新幹線対策連絡協議会より鉄道運輸機構・市に対し要望書が提出され、それに対し各地区協議会に対し回答をしている。		◆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	→	富山県内は用地取得がほぼ終わりすべての工事が発注された。他市も26年度末完成を目指し、順調に工事が進められている。22年9月には、諏訪町地区内に「魚津鉄道軌道建設所」が開設され、いよいよ軌道工事や電気設備工事が始まった。スクールバスは魚津市だけで運行している。				
		○ 把握していない						

【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され、将来、誰もが利用しやすい公共交通が整うことになる。
2. 市の関与の妥当性 (なぜ市が行わなければならないのか、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) なため、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 (【対象】と【意図】は適切か、限定又は追加・拡充すべきでないか、また、その理由)	
なし	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され、将来、誰もが利用しやすい公共交通が整うことになる。

【有効性の評価】

4. 成果向上の余地 (成果の目標は達成されたか、成果の向上が今後どの程度見込めるか)	
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 (仕様や住民等の協力など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)	
あり	説明 スクールバスの運行は23年度で終了したため、この事務にかかる時間は軽減される。
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 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. 受益機会の適正化の余地 (受益の機会が偏っていて不公平でないか)	
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. 受益者負担の適正化の余地 (県内他市と比較し、適正な水準か)	
平均	説明 スクールバスについては他市町村では新幹線事業では運行されていないので比較できない。安全対策として実施しているため、原則として、新幹線建設事業者負担であるべきであるとする。

★ 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 type="radio"/> 適切 <input checked="" 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="text" value="年度"/>	
<input type="radio"/> 終了 <input type="radio"/> 廃止 <input type="radio"/> 休止	
<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 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)		コストと成果の方向性
実施予定時期	次年度 (平成24年度)	平成23年9月で六郎丸地内の工事が終了したので、スクールバス運行が終了した コストの方向性 削減
	中・長期的 (3~5年間)	平成26年度末に新幹線事業が終了し、以後用地整理等が行われる 成果の方向性 維持

★一次評価 (課長総括評価)		二次評価の要否
北陸新幹線の平成26年度末開業に向けて円滑に事業を促進するため、今後も継続する必要がある。		不要

★二次評価 (経営戦略会議評価)	