

平成 25 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 24 年度実績 兼 平成 25 年度以降に係る計画)

【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 5. ソフト事業
実施計画(H25～H27)への記載	有(特殊) 実施計画(H26～H28)における区分 特殊・継続・変更有
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	

<p>◆事業概要(どのような事業か)</p> <p>地域における公共交通(バス・鉄道等)の活性化を図るとともに、北陸新幹線長野～金沢間開業後の並行在来線及び地鉄本線の在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、市民の方が暮らしやすく、また、本市に訪れる方にとって満足度が高まるまちづくりの実現を目指すため、行政・交通事業者・市民が一体となって、各種施策の推進を図る。</p>		<p>◆実施計画への記載予定事業内容</p>		<p>上段・計画：下段・実績</p> <p>計画</p>						
		H26	地鉄バス実験、地鉄鉄道事業支援、三セク基金積立	単位	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
		H27	地鉄バス委託、地鉄鉄道事業支援、三セク基金積立							
		H28	地鉄バス委託、地鉄鉄道事業支援、三セク基金積立							
対象	<p><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></p> <p>魚津市民および魚津市に訪れる方々</p>	対象指標	<p>① 魚津市公共交通活性化会議委員数</p> <p>② 交通機関(バス)路線数</p> <p>③</p>	人	25	25	25	25	25	25
手段	<p><平成24年度における事業見直しの有無> <平成24年度の活動及び見直し内容></p> <p>見直し有</p> <p>①魚津市公共交通活性化会議の開催、地鉄バス料金の100円化とタ方増便実験等 ②並行在来線等対策連絡協議会<地鉄鉄道線の鉄道安全輸送設備等整備事業への助成 ③富山県並行在来線準備株式会社への出資(新規)</p> <p><平成25年度の主な活動内容></p> <p>上記①②に追加して、富山県並行在来線会社への増資・経営安定基金への拠出、地鉄利用促進策への助成</p>	活動指標	<p>① 魚津市公共交通活性化会議開催数</p> <p>② 並行在来線等対策連絡協議会補助金</p> <p>③ 鉄道安全輸送設備等整備事業補助金</p>	回	4	4	4	4	4	4
意図	<p><この事務事業によって、対象をどのように変えるのか></p> <p>「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・非利用者アンケート、それぞれの交通機関の利用実績等により、市民および来訪者等全ての人が利用しやすい効果的・効率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。</p>	成果指標	<p>① 魚津市民バス利用者(片貝コミバス含む)</p> <p>② 地鉄バス乗車数(1日平均)</p> <p>③ JR魚津駅および市内地鉄駅乗降者数(1日あたり)</p>	人	210,000	218,000	224,000	230,000	236,000	242,000
その結果	<p><施策の目指すがた></p> <p>市民および来訪者等全ての人が利用しやすい効果的・効率的かつ持続可能な交通体系(市民バス・地鉄バス・並行在来線・地鉄本線等の在り方)が確立される。</p>									
<p>◆この事務事業開始のきっかけとこれまでの事務事業見直しの経緯</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、路線の廃止や運行回数の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ら、バスや電車等交通サービスへ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人の奪還が求められてきたため、平成13年1月13日に魚津市公共交通(バス)活性化会議を設置し、議論をスタートした。</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>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、また地域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ため、国で定めた地域交通協議会(公共交通活性化会議)で、公共交通全体の将来像を考へながら、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>◇県内でも市民バスの運賃が安いほうなので、利用者の適正負担を検討し、地域負担の見直しを ◇市内全域における将来のバス運行について、民間事業者の経営圧迫にならないよう、しっかり調整し、対応してもらいたい。 ◇市議会在来線まちづくり特別委員会等より、新幹線開業後の魚津駅改良案について提案をいただいた。</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>富山県内の交通関係会議等の設置状況とその活動内容</p>		<p>費目</p> <p>実績</p> <p>計画</p>						
<p>◆県内他市の実施状況</p> <p>● 把握している ○ 把握していない</p>		<p>◆選択した協働状況の内容又は理由の記入欄</p> <p>様々な団体・住民の方からのご意見をいただくとともに、地域でできることはしっかりと対応していただいている。</p>		<p>財源内訳</p> <p>(1)国・県支出金 (千円) 0 0 0 0 0 0</p> <p>(2)地方債 (千円) 0 9,000 16,500 0 0 0</p> <p>(3)その他(使用料・手数料等) (千円) 0 0 0 0 0 0</p> <p>(4)一般財源 (千円) 10,472 16,271 21,266 15,988 14,799 32,258</p> <p>予算(決算)額(1)～(4)の合計 (千円) 10,472 25,271 37,766 15,988 14,799 32,258</p> <p>支出内訳</p> <p>(1)需用費 (千円) 54 49 72 60 60 60</p> <p>(2)委託料 (千円) 5,003 2,883 3,872 3,750 3,750 3,750</p> <p>(3)工事請負費 (千円) 0 0 0 0 0 0</p> <p>(4)負担金補助及び交付金 (千円) 5,266 3,648 11,520 8,876 7,687 8,146</p> <p>(5)その他 (千円) 149 18,691 22,302 3,302 3,302 20,302</p> <p>A. 予算(決算)額(1)～(5)の合計 (千円) 10,472 25,271 37,766 15,988 14,799 32,258</p> <p>①事務事業に携わる正規職員数 (人) 2 2 2 2 2 2</p> <p>②事務事業の年間所要時間 (時間) 800 800 800 800 800 800</p> <p>B. 人件費(②×人件費単価/千円) (千円) 3,469 3,519 3,520 3,520 3,520 3,520</p> <p>事務事業に係る総費用(A+B) (千円) 13,941 28,790 41,286 19,508 18,319 35,778</p> <p>(参考)人件費単価 (円@時間) 4,336 4,399 4,400 4,400 4,400 4,400</p>						

【目的妥当性の評価】

1. 基本事業との直結度 (事務事業の意図が基本事業の意図にどのくらい直結しているか、その理由も記載)			
● 直結度大 ○ 直結度中 ○ 直結度小	説明	魚津市の交通体系の確立を目指すためには、魚津市公共交通活性化会議等で、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るとともに、バス・鉄道・タクシー等交通機関や市内鉄道路駅等も含めた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、利用者にとって利便性が向上し、効果的・効率的かつ持続可能な運営を目指さなければならない。	
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)			
● 法令などにより市による実施が義務付けられている			
○ 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			
○ 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			
○ 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			
○ 既に目的を達成しているので、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)	事務の区分	自治事務
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、できない理由も説明)			
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、できない理由も説明) ※成果指標の計画と実績との比較に基づき記入			
あり	説明	市内の交通体系の確立を図るためには、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。	成果実績 上位
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、できない理由も説明)			
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による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、公共交通活性化会議等開催のための委員の報酬費・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、事業に見合った必要最低限の助成を行っている。 また、地鉄バス料金の100円化と夕方増便等の社会実験については、国からの交付金の活用を十分に活用し、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の進捗監視等を行うことが必要だが、一定程度の時間を要し、また、現在運行しているバスと鉄道の活性化のため、利用者・運行事業者・市内各地域等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・県内外からの来市を促進し、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、市民バス運行頻度・運行エリアの適正なバランスを検討する必要がある。	
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、魚津市の将来の持続可能な市民バス運行体制を考えると、魚津市民バスの料金体系(1乗車100円)の在り方の検討が必要と思われる。 また、一方では富山市での「おでかけ定期」による中心市街地活性化施策の推進や黒部市内で地鉄鉄道料金の低料金化(期間限定1日乗り放題500円等)の取り組みもあり、公共交通の活性化だけでなく、市街地活性化や観光の推進等の観点からも、近隣市町との連携等(市内鉄道・バス料金のイベント時等の対応含む)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	● 適切	○ 目的廃止又は再設定の余地あり	
② 有効性	○ 適切	● 成果向上の余地あり	
③ 効率性	● 適切	○ コスト削減の余地あり	
④ 公平性	○ 適切	● 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			
○ 現状のまま(又は計画どおり)継続実施		年度	
○ 終了 ○ 廃止 ○ 休止			
● 他の事務事業と統合又は連携			
○ 目的見直し			
● 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	平成26年度	北陸新幹線金沢開業を目前に、開業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年度から各種社会実験等に取り組んでいるが、実験結果を参考にし、引き続き利用者・非利用者の意見等も聞きながら、公共交通全体の利用環境の改善・活性化のための協議・検討を行い、交通体系の確立を図る。 併せて、(仮称)新黒部駅へのアクセス向上のための魚津駅と新魚津駅の乗り継ぎ利便性向上のための、実効性のある駅舎及び駅前広場整備計画を策定する。	コストの方向性 維持
	中・長期的 (~5年間)	平成27年春には北陸新幹線の金沢まで開業が予定されているが、新川地域の高速移動の拠点駅は(仮称)新黒部駅となり、JR北陸本線(富山県内区間)は富山県並行在来線会社(第三セクター化)で運営されることとなり、交通体系の大幅な変化が予想される。 このような状況の中、より利用しやすい並行在来線と市内の公共交通となるためにはどうあるべきか、住みやすく、訪れやすいまちづくりをどのように進めるかなど、人口減少・少子高齢化社会への対応や地球に優しい都市形成(コンパクトシティ)を目指すための、さらなる検討を進める。	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
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、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たす役割は大きく、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。		
★二次評価(経営戦略会議・部会)		不要

平成 25 年度 魚津市事務事業評価表 (平成 24 年度実績 兼 平成 25 年度以降に係る計画)

【1枚目】

事業コード	42610003				
事務事業名	北陸新幹線関連公共施設整備事業				
予算書の事業名	9. 北陸新幹線関連公共施設整備事業				
事業期間	開始年度	平成13年度	終了年度	平成24年度	業務分類
					3. ハード事業
実施計画(H25～H27)への記載	無		実施計画(H26～H28)における区分		実施計画書に記載しない
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) 北陸新幹線の建設地域において、新幹線に関連した公共施設の整備を促進することにより、地域の振興及び生活環境の整備並びに新幹線建設の円滑な促進を図る	◆実施計画への記載予定事業内容	単位	計画					
				上段・計画		下段・実績			
				23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28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> 北陸新幹線建設地域及び新幹線予定地沿線住民	① 新幹線予定地沿線の地区数(校下) ② 北陸新幹線関連公共施設整備事業の事業箇所数 ③	地区 箇所	8 8	8 8	0 0	0 0	0 0	0 0
手段	<平成24年度における事業見直しの有無> <平成24年度の活動及び見直し内容> 見直し有 農道新設に伴う用地買収及び橋梁改修事業 <平成25年度の主な活動内容> 平成24年度で事業が終了するため平成25年度の事業はない	① 地元説明会、打合せ回数、地権者との交渉回数等 ② ③	回	30 25	10 9	0	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域に対して周辺公共施設を整備することで、新幹線と共存し地域振興を図る	① 新幹線建設が完成した地区数 ② 新幹線事業用地が取得された地区数 ③ 北陸新幹線関連公共施設整備事業の事業完了箇所数	地区 地区 事業	0 8 8	0 8 8	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
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及び公共施設が整っている	↑ 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とこれまでの事務事業見直しの経緯 平成13年4月の上越・富山間の新幹線工事着手がきっかけで始まる。また、沿線地区の要望に応じて公衆用道路の改修や公民館施設の建設補助などを行ってきた。	費目	実績		計画			
			23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
財源内訳	◆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) 新幹線の開業目標が平成26年度に設定されているため、平成22年9月から市内に「魚津鉄道軌道建設所」が開設され、軌道工事や電気設備工事が行われている。	(1)国・県支出金 (千円)	49,376	4,084	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)	6,060	10,329	0	0	0	0
		予算(決算)額((1)～(4)の合計) (千円)	55,436	14,413	0	0	0	0
支出内訳	◆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) 地元地区より新幹線沿いの工事も道路を存続するよう要望が出ている。	(1)需用費 (千円)	664	0	0	0	0	
		(2)委託料 (千円)	0	782	0	0	0	
		(3)工事請負費 (千円)	54,772	5,596	0	0	0	
		(4)負担金補助及び交付金 (千円)	0	0	0	0	0	
		(5)その他 (千円)	0	8,035	0	0	0	
		A. 予算(決算)額((1)～(5)の合計) (千円)	55,436	14,413	0	0	0	
◆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 → 北陸新幹線関連公共事業は、呉東地区はほぼ終わり、呉西地区が中心に事業が行われている。 ○把握していない	①事務事業に携わる正規職員数 (人)	1	1	0	0	0	
◆市民と行政の協働状況	◆選択した協働状況の内容又は理由の記入欄 ○協働している → 事業内容が用地取得及び橋梁工事の改修事業であるため馴染まない ○協働可能だが未実施 ●協働になじまない	②事務事業の年間所要時間 (時間)	440	400	0	0	0	
		B. 人件費(②×人件費単価/千円) (千円)	1,908	1,760	0	0	0	
		事務事業に係る総費用(A+B) (千円)	57,344	16,173	0	0	0	
		(参考)人件費単価 (円@時間)	4,336	4,399	4,400	4,400	4,400	

【目的妥当性の評価】

1. 基本事業との直結度 (事務事業の意図が基本事業の意図にどのくらい直結しているか、その理由も記載)			
○ 直結度大 ● 直結度中 ○ 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て、新幹線建設事業が円滑に進み、将来、誰もが利用しやすい公共施設が整う。	
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)			
○ 法令などにより市による実施が義務付けられている			
● 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			
○ 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			
○ 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			
○ 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		事務の区分	法定受託事務
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、できない理由も説明)			
なし	説明	新幹線通過地区については、鉄道建設に伴い、生活環境の整備を行う必要があり目的見直しの余地は無い	

【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、できない理由も説明) ※成果指標の計画と実績との比較に基づき記入			
なし	説明	地元要望を踏まえながら、新幹線建設事業が進められており、成果の目標はほぼ達成されている	成果実績 中位
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、できない理由も説明)			
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	用地費の取得は行政単価で行われており、事業費の削減に努めている。	
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	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	周辺公共整備事業は、補助金交付要綱に基づき地元負担金が定められている。	
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)			
平均	説明	北陸新幹線関連公共施設整備事業については県で要綱が作成されており、各市町村平等である	

★ 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	● 適切	○ 目的廃止又は再設定の余地あり	
② 有効性	● 適切	○ 成果向上の余地あり	
③ 効率性	● 適切	○ コスト削減の余地あり	
④ 公平性	● 適切	○ 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			
○ 現状のまま(又は計画どおり)継続実施			終了 年度
● 終了 ○ 廃止 ○ 休止			平成24年度
○ 他の事務事業と統合又は連携			
○ 目的見直し			
○ 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	平成26年度	平成24年度で事業が終了予定である	コストの方向性 維持
	中・長期的 (~5年間)	平成24年度で事業が終了予定である	成果の方向性 維持

★一次評価 (課長総括評価)	
平成24年度の蛇田地区の農道整備を以って予定されていた事業は完了となった。	二次評価の要否
	不要

★二次評価 (経営戦略会議・部会)	