

No. 2-7

事務事業評価シート1-1

は、プルダウンメニューから選択

事務事業No. 02 - 7

事業分類		<input checked="" type="checkbox"/> ソフト <input type="checkbox"/> ハード <input type="checkbox"/> 必需		公的関与 6		作成日 28年 5月 12日	
事務事業名 北勢線事業運営事務				シート作成部署			
総合計画上の位置付け	基本施策	1 安全・安心なまち		課名	政策課	係名	政策係
		1-2 住みやすいまちをつくる		シート作成者			
	施策	1-2-2 道路・公共交通網の整備		予算費目	会計	一般	
					款	2	
主要施策	④ 公共交通機関の充実		項		1		
			目		12		
個別計画名							
住民との関わり		施策・事業評価における住民の意見の反映					
事業の対象・目的・内容	対象（誰を、何を）		目的（どういう状態にしたいのか）				
	住民		住民の身近な移動手段として効率的な運営を行ない利用増を目指す。				
事業内容（どのような方法で、何を行うのか）		沿線市町が北勢線の運営維持に要する費用等を支援することで北勢線の安定した運営を確保するとともに鉄道事業者と沿線市町が協議会として連携し利用促進等を図る。					
事業期間		昭和 <input type="checkbox"/> 平成 <input checked="" type="checkbox"/> 14年度 ~ 平成 年度（ 年間） <input checked="" type="checkbox"/> 期間設定なし					
根拠法令・要綱等		北勢線事業運営協議会規約 東員町三岐鉄道北勢線事業運営維持費補助金交付要綱					
		平成26年度（決算）		平成27年度（決算）		平成28年度（予算）	
全体事業費（千円）A+B		49,634		51,072		51,125	
財源内訳	国庫支出金	0		0		0	
	県支出金	0		0		0	
	地方債	0		0		0	
	その他特定財源	0		0		0	
	一般財源	45,596		48,426		48,221	
直接事業費（千円）A		45,596		48,426		48,221	
人件費（千円）B		4,038		2,646		2,904	
内訳	一般職員（人・千円）	0.59人	3,894	0.39人	2,574	0.44人	2,904
	臨時職員（人・千円）	0.08人	144	0.04人	72	0.00人	0
成果指標	成果指標名		単位	27年度		28年度	29年度
				目標	実績	（目標）	（目標）
	①	北勢線利用者数	人	↑	2,544,347	↑	↑
	②	◆公共交通機関（三岐鉄道、路線バス、コミュニティバス）の便しさについての満足度	%	40.0	29.3		
③							
説明	利用者数は三岐鉄道北勢線月別乗車人員資料から把握する。利用者増により営業の黒字化を目指す。 平成26年度実績2,438,911人 平成27年度は105,436人増加した。 ◆は平成27年度にアンケートを実施した。次回は平成32年度実施予定。						

事業名		北勢線事業運営事務			シート作成課		政策課		
一次評価者		政策課長			二次評価者		総務部長		
評価項目の説明	チェック項目				一次	二次	一次の評価又は説明		
	必要性	1. 事業開始時の目的を概ね達成するなど実施意義が低下している。 2. 社会情勢の変化など時の経過とともに事業開始時の目的が変化してきている。 3. 利用者、対象者の減少など住民ニーズの低下傾向がみられる。 4. 住民ニーズを上回るサービス提供となっている。 5. 国や他市町と比較するとサービスの対象や水準を見直す余地がある。 6. 国や県のサービスと重複している。 7. 民間のサービスと競合している。 8. 厳しい財政状況の中、実施する緊急性が認められない。				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	北勢線は沿線住民（特に高齢者や学生等の移動制約者）の移動手段として重要な鉄道です。沿線市町のH15年度から13年間の支援が終了し、さらにH28年度からH30年度まで3年間の支援が決定しています。  地方鉄道の存続は沿線市町のまちづくりにも大きく関わります。2市1町と三岐鉄道が連携し、様々な取り組みを積み重ねることが重要であると考えます。  平成27年度の輸送人員は、前年度と比べ大きく増加しました。また平成15年度は5.4億円の赤字でしたが、平成27年度は、2.77億円まで赤字を減らすことができました。  北勢線の存続には行政支援が必要ですが、現在の支援額や協議会活動が最も効率的であるかは常に検証すべきです。	
	有効性	1. 施策の目的を実現するために、事業内容が必ずしも適切とはいえない。 2. 施策への貢献度が著しく高いとはいえない。 3. 施策の中で類似・重複した事務事業が存在する。 4. 事業の継続をしても成果の向上が期待できない。				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	達成度	1. 事業開始時の目標設定に比べて進捗状況が劣っていると思う。 2. 事業開始時の目標に比べて成果があまり上がっていないと思う。 3. 概ね目標を達成していると思う。 4. 十分に目標を達成していると思う。				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	効率性	1. 効果に比べてコストが高い（他市町や類似業務を行う民間に比べて）。 2. 現在の事業実施主体の他に効率的に事業を実施できる主体がある。 3. 他の実施主体のノウハウを活用できる。 4. 他の実施主体を活用しても公平性・公正性等が担保され、行政責任が問われない。 5. 事業実施している人員、手段等の見直しによりコスト削減の余地がある。 6. 電子化等の事務改善によりコスト削減の余地がある。 7. 契約方法の変更などによりコスト削減の余地がある。				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	<b>本事務事業の実施適切性の説明</b>								
北勢線は年間約250万人の利用があることから住民の重要な移動手段であり、公共交通として行政が支援する必要があります。									
一次評価	評価	必要性	有効性	達成度	効率性	総合評価			
		4	4	3	4	(8) B	(8) A		
						(7) D	(7) C	(8)	
今後の方針	休・廃止		見直し		継続		拡大		
今後の改革・改善目標	北勢線は地域の公共交通としてなくてはならない鉄道です。協議会が継続して実施している利用促進の効果等で、平成27年度は大きく利用者が増加しました。しかし現在も赤字は解消されず運営が厳しい状況であることに変わりはありません。三岐鉄道(株)の更なる運営努力と市町の利用促進が必要です。								
二次評価	評価	必要性	有効性	達成度	効率性	総合評価			
		4	4	3	4	(8) B	(8) A		
						(7) D	(7) C	(8)	
今後の方針	休・廃止		見直し		継続		拡大		
コメント	三岐鉄道(株)の自助努力は当然ですが、市町による運営支援も必要です。沿線市町のまちづくりの視点からも北勢線の存続は重要と考えます。								
二次評価に対する課の考え方									
参画協働の今後の方針	いつから	平成	年度から	1 現在の手段を継続する					