

事務事業名		JR大船渡線復興事業		<input type="checkbox"/> 実施計画登載事業 <input type="checkbox"/> 総合戦略登載事業	
政策体系	政策名	潤いに満ちた快適な都市環境の創造		事業期間	
	施策名	交通・港湾物流ネットワークの充実		<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返 (開始 平成24 年度～)	
	基本事業名	公共交通網の整備・充実		<input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 【計画期間】 年度～ 年度 ※全体計画欄の総投入量を記入	
根拠法令				予算科目 会計 款 項 目 事業 01 07 01 02 12	
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課		事務事業区分	
	課長名	武田英和		A 政策事業 B 施設整備	
	係名	交通通信係	電話 27-3111	C 施設管理 D 補助金等	
	担当者	炭釜 秀一	内線 117	E 一般(A～D以外)	
事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述) 震災によって、被災したJR大船渡線に対し、BRTによる本格復旧を受け入れたことから、東日本旅客鉄道株式会社(以下、JR東日本)への改善要望等活動を展開している。 ①JR東日本による持続的な運行確保 ②利便性向上策の実施 ③地域交通活性化への貢献 ④交流人口の拡大に向けた取組 ⑤産業や観光振興による地域活性化など				全体計画(※期間限定複数年度のみ) 総投入量(千円) 事業費 財源内訳 国庫支出金 都道府県支出金 地方債 その他 一般財源 事業費計(A) 0 人件費 正規職員従事人数 延べ業務時間 人件費計(B) 0 トータルコスト(A)+(B) 0	

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と指標		⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
① 手段(主な活動)		名称 単位 ア JR大船渡線復興に係る会議 回 イ BRT利用促進に係る事業 回 ウ	
前年度実績(前年度に行った主な活動) JR大船渡線復興に係る会議等への出席 BRT利用促進に係る事業の実施 今年度計画(今年度に計画している主な活動) 前年度と同じ		⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)	
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等		名称 単位 カ 大船渡市の人口 人 キ 東日本旅客鉄道株式会社 社 ク	
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
大船渡線BRTを多くの人に利用してもらう 大船渡線BRTのさらなる利便性の向上を図る		名称 単位 サ BRT一日平均乗車人員(大船渡市内6駅計) 人 シ ス	
④ 結果(基本事業の意図:上位の基本事業にどのように貢献するのか)			
利用者の利便性に配慮して運行する。			

(2) 総事業費・指標等の推移		年度	27年度(実績)	28年度(実績)	29年度(目標)	30年度(目標)	31年度(目標)	32年度(目標)	
投入量	事業費	国庫支出金	千円						
		都道府県支出金	千円						
		地方債	千円						
		その他	千円						
		一般財源	千円	408	22	58	58	58	58
	事業費計(A)		千円	408	22	58	58	58	58
	人件費	正規職員従事人数	人	1	1	1	1	1	1
		延べ業務時間	時間	50	50	50	50	50	50
		人件費計(B)	千円	200	200	200	200	200	200
		トータルコスト(A)+(B)		千円	608	222	258	258	258
⑤ 活動指標		単位							
		ア 回	-	-	1	1	1	1	
		イ 回	-	-	2	2	2	2	
⑥ 対象指標		カ 人	38,167	37,633	37,633	37,633	37,633	37,633	
		キ 社	1	1	1	1	1	1	
⑦ 成果指標		サ 人	426	公表後記載	430	430	430	430	
		シ							
		ス							

事務事業ID	1525	事務事業名	JR大船渡線復興事業
--------	------	-------	------------

- (3) 事務事業の環境変化・住民意見等**
- ① この事務事業を開始したきっかけは何か？いつ頃どんな経緯で開始されたのか？
JR大船渡線が被災し、平成24年度からJR大船渡線の本復旧に向けた議論の場としてJR大船渡線復興調整会議が開催されたことによる。
- ② 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は、開始時期あるいは後期基本計画策定時と比べてどう変わったのか？
東日本大震災後、JR大船渡線が不通となり、マイカー利用への転換が進んだことなどから、BRTによる仮復旧後の利用者数は、震災前の鉄道利用者数に比べて減少している。平成26年2月の第6回以降、JR大船渡線復興調整会議が開催されず、議論が停滞しており、こうした状況を打開するため、平成27年6月5日に第1回大船渡線沿線自治体首長会議が開催される。7月24日の第2回会議において、JR東日本からBRTによる大船渡線本復旧が提案され、第3回会議において、大船渡線のBRTによる本格復旧が決定した。
- ③ この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか？
市民等から、JR大船渡線の早期本復旧を求める声が挙がり、市ではJR東日本からのBRTによる本格復旧の提案を受けて、「JR大船渡線の今後のあり方を考える懇談会」による意見集約や市議会からの提言等を踏まえて、BRT受入れの方針を決定。今後はBRTのさらなる利便性の向上として、ルートの延伸や新幹線駅までのアクセス等の要望が寄せられている。

2 評価の部(SEE) * 原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価

目的 妥当性 評価	① 政策体系との整合性 この事務事業の目的は当市の政策体系に結びつくか？意図することが結果に結びついているか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている ⇒【理由】 高齢者や、学生・生徒などマイカーを利用できないいわゆる交通弱者と呼ばれる人たちの生活基盤の確保につながっている。
	② 公共関与の妥当性 なぜこの事業を当市が行わなければならないのか？税金を投入して、達成する目的か？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である ⇒【理由】 JR大船渡線は、沿線住民、交通弱者と呼ばれる人たちの日常生活における貴重な足として無くてはならない公共交通機関であり、廃線することは生活基盤の確保の妨げにつながるため。
	③ 対象・意図の妥当性 対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 適切である ⇒【理由】 住民を対象とすることは適切である。
有効性 評価	④ 成果の向上余地 成果を向上させる余地はあるか？成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか？何が原因で成果向上が期待できないのか？	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある ⇒【理由】 <input type="checkbox"/> 向上余地がない ⇒【理由】 広報等での利用促進・周知活動の継続 大船渡線BRTの利用促進につながる効果的な事業や、さらなる利便性の向上を図るための取組を実施
	⑤ 廃止・休止の成果への影響 事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は？	<input type="checkbox"/> 影響無 ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 影響有 ⇒【その内容】 大船渡線BRTのさらなる利便性向上のための取組ができなくなる可能性がある。
効率性 評価	⑥ 事業費の削減余地 成果を下げずに事業費を削減できないか？(仕様や工法の適正化、住民の協力など)	<input type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】 現在支出している金額は、必要最小限であり、これ以上削減することはできない。
	⑦ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか？成果を下げずにより正職員以外の職員や委託でできないか？(アウトソーシングなど)	<input type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】 現在の事務は、必要最低限のものである。
公平性 評価	⑧ 受益機会・費用負担の適正化余地 事業の内容が一部の受益者に偏っていないか？不公平ではないか？受益者負担が公平・公正になっているか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である ⇒【理由】 会議出席が主な支出内容であり、公正である。

3 今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN)

(1) 改革改善の方向性	(2) 改革・改善による期待成果																					
1 現状維持 2 改革改善(縮小・統合含む) → 3 終了・廃止・休止	左記(1)の改革改善を実施した場合に期待できる成果について該当欄に「●」を記入する。 (終了・廃止・休止の場合は記入不要)																					
(3) 改革改善を実現する上で解決すべき課題とその解決策又は特記事項等 マイカー利用の増加、人口減少・少子化の進展等により利用数は減少傾向が続いており、単なる市民の方たちへの周知や呼びかけ等だけではなく、より効果的な対策を講じることにしても検討する必要がある。	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <th>削減</th> <th>維持</th> <th>増加</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="3">成果</th> <th>向上</th> <td></td> <td>●</td> <td></td> </tr> <tr> <th>維持</th> <td></td> <td></td> <td>×</td> </tr> <tr> <th>低下</th> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </tbody> </table>			コスト			削減	維持	増加	成果	向上		●		維持			×	低下		×	×
				コスト																		
		削減	維持	増加																		
成果	向上		●																			
	維持			×																		
	低下		×	×																		

4 課長等意見

(1) 今後の方向性	(2) 全体総括・今後の改革改善の内容
1 現状維持 2 改革改善(縮小・統合含む) → 3 終了・廃止・休止	BRTによるJR大船渡線を、今後持続的可能な地域の公共交通としていくためには、利用率向上が不可欠であることから利用促進に向けた周知等に努める必要がある。 併せて、ルート延伸や新幹線駅までのアクセス等、JR大船渡線BRTのさらなる利便性向上のため、JRとの情報共有等、協力体制の強化を図る。