

事務事業名		JR大船渡線復興事業		☐ 実施計画掲載事業 ☐ 合併建設計画掲載事業																									
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 ☐ 単年度のみ ☒ 単年度繰返 (開始 24 年度～) ☐ 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																									
	施策名	交流連携を支える交通・情報ネットワークの充実																											
	基本事業名	公共交通機関の利便性維持と利用促進																											
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	商工港湾部商業観光課																											
	課長名	鈴木 弘																											
	係 名	商業係	電話 0192-27-3111																										
	担当者	鈴木 雅 博	内線 108																										
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) JR大船渡線鉄路復旧に係る事務。 JR大船渡線復興調整会議への出席。BRT利用促進にかかる事務。 事業費は、標記会議に出席する旅費、賃借料として支出する。																													
全体計画(※期間限定複数年度のみ) <table border="1"> <tr> <td rowspan="7">総投入量 (千円)</td> <td rowspan="5">事業費</td> <td>国庫支出金</td> <td></td> </tr> <tr> <td>都道府県支出金</td> <td></td> </tr> <tr> <td>地方債</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td></td> </tr> <tr> <td>一般財源</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費計 (A)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">人件費</td> <td>正規職員従事人数</td> <td></td> </tr> <tr> <td>延べ業務時間</td> <td></td> </tr> <tr> <td>人件費計 (B)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">トータルコスト(A)+(B)</td> <td>0</td> </tr> </table>						総投入量 (千円)	事業費	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
総投入量 (千円)	事業費	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									
① 手段(主な活動) 前年度実績(前年度に行った主な活動) JR大船渡線復興調整会議、その他会議への出席、盛駅前広場への標識設置委託 今年度計画(今年度に計画している主な活動) JR大船渡線復興調整会議、その他会議への出席 BRT利用促進に係る事業の実施	⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標) <table border="1"> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>ア JR大船渡線復興調整会議開催回数</td> <td>回</td> </tr> <tr> <td>イ 鉄路復旧、BRT利用促進に係る広報掲載回数</td> <td>回</td> </tr> <tr> <td>ウ</td> <td></td> </tr> </table>	名称	単位	ア JR大船渡線復興調整会議開催回数	回	イ 鉄路復旧、BRT利用促進に係る広報掲載回数	回	ウ	
名称	単位								
ア JR大船渡線復興調整会議開催回数	回								
イ 鉄路復旧、BRT利用促進に係る広報掲載回数	回								
ウ									
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等 市民	⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標) <table border="1"> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>カ 人口</td> <td>人</td> </tr> <tr> <td>キ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ク</td> <td></td> </tr> </table>	名称	単位	カ 人口	人	キ		ク	
名称	単位								
カ 人口	人								
キ									
ク									
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) BRTの認知度が高まり、利用者数が増加する。	⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標) <table border="1"> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>サ BRT利用者数(盛駅利用者数)</td> <td>人</td> </tr> <tr> <td>シ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ス</td> <td></td> </tr> </table>	名称	単位	サ BRT利用者数(盛駅利用者数)	人	シ		ス	
名称	単位								
サ BRT利用者数(盛駅利用者数)	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	23年度 (実績)	24年度 (実績)	25年度 (実績)	26年度 (目標)	27年度 (目標)	28年度 (目標)
投入量	事業費	財源内訳	単位						
			千 円						
			千 円						
			千 円						
			千 円			1,408			
			千 円	133	37		115	115	
	一般財源		千 円	0	133	37	1,408	115	115
	事業費計 (A)		千 円						
	人件費	正規職員従事人数	人		1	1	1	1	1
		延べ業務時間	時 間		70	50	50	50	50
人件費計 (B)		千 円	0	280	200	200	200	200	
トータルコスト(A)+(B)		千 円	0	413	237	1,608	315	315	
⑤活動指標		ア	回		2	2	2	2	
		イ	回		1	3	1	1	1
		ウ							
⑥対象指標		カ	人		39,117	38,871	39,000	39,000	39000
		キ							
		ク							
⑦成果指標		サ	人		未公表	未公表	前年数値確定時点で記載	前年数値確定時点で記載	前年数値確定時点で記載
		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年度から鉄路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ったため、マイカー利用への転換、公共交通機関利用離れが進んだように見受けられる。			
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？			
市民等から早期の鉄路復旧を求める声が挙がっている。			

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	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 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	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 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崩壊につながるため。	
	③ 対象・意図の妥当性	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 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	☒ 向上余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☐ 向上余地がない ⇒【理由】 広報等での周知活動の継続 利用促進につながる効果的な事業の実施	
	⑤ 廃止・休止の成果への影響	☐ 影響無 ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 影響有 ⇒【その内容】 鉄路復旧の議論がされなくなる可能性がある。	
	⑥ 類似事業との統廃合・連携の可能性	☐ 他に手段がある (具体的な手段, 事務事業) ☐ 統廃合・連携ができる ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☐ 統廃合・連携ができない ⇒【理由】 JR大船渡線の鉄路復旧に関する事務事業は他にない ☒ 他に手段がない ⇒【理由】	
効率性 評価	⑦ 事業費の削減余地	☐ 削減余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 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。	
	⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地	☐ 削減余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 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	⑨ 受益機会・費用負担の適正化余地	☐ 見直し余地がある ⇒【理由】⇒ 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 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。	

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

3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN)

(1) 1次評価者としての評価結果 (2枚目と整合を図ること)		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																						
① 目的妥当性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり ② 有効性 ☐ 適切 ☒ 見直し余地あり ③ 効率性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり ④ 公平性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり	平成25年3月2日より鉄道の仮復旧としてのBRTの運行が開始された。仮復旧で運行しているBRTの利用者数は、震災前の鉄道路利用者数に比べ減少している状況にある。鉄道復旧には、現在仮復旧をしているBRTの利用率向上が不可欠であることを市民の方に理解してもらうため、利用促進に向け周知等に努める必要がある。																							
(3) 次年度の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 (ただし、廃止・休止・現状維持は他と重複不可)		(4) 改革・改善による期待成果																						
☐ 廃止 ☐ 休止 ☐ 目的再設定 ☐ 事業統合・連携 ☐ 現状維持 事業のやり方改善 (☒ 有効性改善 ☐ 効率性改善 ☐ 公平性改善) (上記方向性に対する具体的な内容) 鉄道復旧には、現在仮復旧をしているBRTの利用率向上が不可欠であることを市民の方に理解してもらうため、利用促進に向け周知等に努める。		左記(3)の改革改善案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。 (廃止・休止の場合は記入不要) <table border="1"> <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> <tr> <td rowspan="2">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td>●</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">成果</td> <td>低下</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </table>			コスト			削減	維持	増加	成果	向上				維持		●	×	成果	低下		×	×
		コスト																						
		削減	維持	増加																				
成果	向上																							
	維持		●	×																				
成果	低下		×	×																				
	(5) 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。																								

4 事務事業の2次評価結果

(職 名) ※原則として施策の主管課長	(氏 名)
2次評価者	商業観光課長 鈴木 弘

(1) 1次評価結果の客観性と出来具合

①記述水準(1次評価の記述内容を読んだ段階で選択) ☐ 記述不足でわかりにくい ☒ 一部記述不足のところがある ☐ 記述は十分なされている ②評価の客観性水準(2次評価を行った後に総合的に判断して選択) ☐ 客観性を欠いており評価が偏っている(事務事業の問題点、課題が認識されてない) ☐ 一部に客観性を欠いたところがある ☒ 客観的な評価となっている(事務事業の問題点、課題が認識されている)		(3) 評価結果の根拠と理由																						
① 目的妥当性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり ② 有効性 ☐ 適切 ☒ 見直し余地あり ③ 効率性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり ④ 公平性 ☒ 適切 ☐ 見直し余地あり		市民の協力はもとより、行政としても具体的な対策を講じるにより成果向上の余地がある。																						
(4) 次年度の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 (ただし、廃止・休止・現状維持は他と重複不可)		(5) 改革・改善による期待成果																						
☐ 廃止 ☐ 休止 ☐ 目的再設定 ☐ 事業統合・連携 ☒ 現状維持 事業のやり方改善 (☒ 有効性改善 ☐ 効率性改善 ☐ 公平性改善) (上記方向性に対する具体的な内容) ・鉄道復旧を求める行政としても、BRTの利用率向上に向けて、市広報等での周知を含め効果的な対策を検討する。		左記(4)により期待できる成果について該当欄に「●」を記入する。また、1次評価と内容が異なる場合には、1次評価の結果も「○」で記入する。 (廃止・休止の場合は記入不要) <table border="1"> <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> <tr> <td rowspan="2">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td>●</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">成果</td> <td>低下</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </table>			コスト			削減	維持	増加	成果	向上				維持		●	×	成果	低下		×	×
		コスト																						
		削減	維持	増加																				
成果	向上																							
	維持		●	×																				
成果	低下		×	×																				

5

(1) 行政経営推進会議等での指摘事項
