

事務事業名		三陸鉄道支援事業		<input checked="" type="checkbox"/> 実施計画掲載事業	<input type="checkbox"/> 総合戦略掲載事業																				
政策体系	政策名	0 4 潤いに満ちた快適な生活環境の創造		事業期間																					
	施策名	1 6 交通・港湾物流ネットワークの充実		区分																					
	基本事業名	0 4 公共交通網の整備・充実		単年度繰返																					
根拠法令		-		※期間欄に開始年度を記入																					
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課		【開始年度】																					
	課長名	富澤 武弥		平成6 年度～																					
	係名	交通通信係	電話	0192-27-3111																					
	担当者	今野 宏	内線	120																					
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)				全体計画(※期間限定複数年度のみ)																					
<p>三陸鉄道の経営維持や安定した運行を支援するため、岩手県と沿線12市町村が策定した鉄道事業再構築事業実施計画(H31～R10)に位置付けられた鉄道施設等に係る修繕・維持管理費用及び設備投資費用に対し補助金を交付する事業。</p> <p>・三陸鉄道運営費補助金は、施設の修繕費や設備保守に要する人件費などの設備維持費に対する補助事業。 負担割合は、21%(出資額割+財政力割+駅数割+人口割)/4</p> <p>・三陸鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金は、橋りょうやトンネルの改修などの安全輸送設備等の整備費に対する補助事業。 負担割合は、19.5%(出資額割+財政力割)/2</p> <p>具体的業務内容は、①交付申請の受付、②交付決定通知、③実績報告書を受領後、支出。 これらに加え、令和2年度から新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少や燃料費の高騰など、厳しい経営環境にあることから、三陸鉄道運行支援交付金沿線市町村負担金による追加支援を行っている。 負担割合、16.8%(出資額割+財政力割+駅数割+人口割)/4</p>				<table border="1"> <tr><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>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>トータルコスト(A)+(B)</td><td>0</td></tr> </table>		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	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
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																								
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)	⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)								
前年度実績(前年度に行った主な活動) 運営費補助金、鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金、三陸鉄道運行支援交付金沿線市町村負担金を交付した。	<table border="1"> <tr><th>名称</th><th>単位</th></tr> <tr><td>ア 補助金交付件数</td><td>件</td></tr> <tr><td>イ</td><td></td></tr> <tr><td>ウ</td><td></td></tr> </table>	名称	単位	ア 補助金交付件数	件	イ		ウ	
名称	単位								
ア 補助金交付件数	件								
イ									
ウ									
今年度計画(今年度に計画している主な活動) 前年度と同様									
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等 三陸鉄道株式会社	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 三陸鉄道株式会社</td><td>社</td></tr> <tr><td>キ</td><td></td></tr> <tr><td>ク</td><td></td></tr> </table>	名称	単位	カ 三陸鉄道株式会社	社	キ		ク	
名称	単位								
カ 三陸鉄道株式会社	社								
キ									
ク									
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) 三陸鉄道の基盤整備に係る費用負担が軽減され、経営が安定する。 ※営業係数… 100円の収入を得るために必要な経費(経常支出合計÷経常収入合計×100)	⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)								
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	<table border="1"> <tr><th>名称</th><th>単位</th></tr> <tr><td>サ 営業係数</td><td></td></tr> <tr><td>シ 三陸鉄道乗車人数</td><td>万人</td></tr> <tr><td>ス</td><td></td></tr> </table>	名称	単位	サ 営業係数		シ 三陸鉄道乗車人数	万人	ス	
名称	単位								
サ 営業係数									
シ 三陸鉄道乗車人数	万人								
ス									

(2) 総事業費・指標等の推移

投入量	事業費	財源内訳	単位	年度						
				2年度(実績)	3年度(実績)	4年度(実績)	5年度(目標)	6年度(目標)	7年度(目標)	
投入量	事業費	国庫支出金	千円	0	0	16,281	0	0	0	
		都道府県支出金	千円	0	0	0	0	0	0	
		地方債	千円	13,700	28,100	48,900	48,000	48,000	48,000	
		その他	千円	4,800	0	0	0	0	0	
		一般財源	千円	34,675	29,632	204	166	166	166	
	人件費	事業費計(A)	千円	53,175	57,732	65,385	48,166	48,166	48,166	
		正規職員従事人数	人	1	1	1	1	1	1	
		延べ業務時間	時間	30	30	30	30	30	30	
		人件費計(B)	千円	120	120	120	120	120	120	
		トータルコスト(A)+(B)	千円	53,295	57,852	65,505	48,286	48,286	48,286	
⑤活動指標	ア	件	3	3	3	2	2	2		
	イ									
	ウ									
⑥対象指標	カ	社	1	1	1	1	1	1		
	キ									
	ク									
⑦成果指標	サ		246	267	250	267	267	267		
	シ	万人	63	60	61	80	90	100		
	ス									

事務事業ID	0380	事務事業名	三陸鉄道支援事業
--------	------	-------	----------

(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？
平成6年度から鉄道の近代化設備を導入することとなったため、県・各市町村で一部を支援することとした。
- ② 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は、開始時期あるいは前期基本計画策定時と比べてどう変わったのか？
・昭和59年の開業から10年間は黒字を維持してきたが、家用車の普及や少子化による影響等により、平成6年度以降赤字経営が続いており、赤字補填を行ってきた。開業時269万人だった利用客は、令和4年度には61万人まで減少している。
・東日本大震災により被災し、平成26年4月に全線運行再開を果たしたものの、地元住民の利用者離れが進んだ。平成26年12月には復旧事業の協定書に基づき、三陸鉄道が所有する車両以外の鉄道事業用減価償却資産が沿線市町村に寄付され、市町村は当該資産を三陸鉄道に無償で貸付することとなった。(コストの上下分離)
・平成30年には、三陸鉄道と県、関係12市町村等で鉄道事業再構築実施計画を策定し、10年間の支援スキームを決めた。
- 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？
・三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化協議会が、平成25年9月に主要駅(8市町村)の周辺住民1,558世帯を対象に、三陸鉄道についてのアンケート調査を実施。結果、回答のあった510世帯のうち71.1%の大多数が「三陸鉄道は将来に渡り必要」と答えている。
・一部の市議会議員から、財政支援のあり方について見直しを求める声が上がっている。

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 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 <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている ▼ 理由・内容 重要な地域公共交通の一つである三陸鉄道の経営維持や安定した運行を支援することは、交通ネットワークの充実と快適な生活環境の創造につながることから、整合が図られている。
	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 <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である ▼ 理由・内容 自家用車を利用できない高校生・高齢者等をはじめとした地域住民や観光客等に必要不可欠な交通手段を維持・確保するための補助を行うことは、当市の役割として妥当であること、また、市長が三陸鉄道の取締役の一員であり、株主(持株比率3.8%)でもあるため。
	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 <input checked="" type="checkbox"/> 適切である ▼ 理由・内容 三陸鉄道の施設の修繕費や設備保守に要する人件費、安全輸送設備等の整備費に対する支援であり、対象・意図とも妥当である。
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 <input type="checkbox"/> 向上余地がない ▼ 理由・内容 全国的な人口減少や少子高齢化の影響等により、三陸鉄道の利用者を増やすことは容易ではないが、収支欠損が恒常的に継続している状況にあるため、少しでも収支の改善が図られ、補助金の削減につながるよう、三陸鉄道に対し抜本的な経営改善対策を強く求めていく。
	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"/> 影響がない <input checked="" type="checkbox"/> 影響がある ▼ 理由・内容 事業を廃止・廃止すれば、三陸鉄道の運営に支障を来し、地域住民等の交通手段が確保できなくなる。特に自家用車を利用できない高校生や高齢者等の通学・通院への影響が大きい。
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 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ▼ 理由・内容 施設の老朽化に伴う修理費用の増大や、燃料価格高騰による経常経費の増額が見込まれていること、また、岩手県及び沿線12市町村毎に負担割合が定められている金額であり、沿線自治体等の補助がなければ三陸鉄道の運営が出来なくなることから、削減の余地はない。
	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 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ▼ 理由・内容 必要最小限の人数と業務時間に対応しており、削減の余地はない。
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て不公平ではないか？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 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である ▼ 理由・内容 地域公共交通の維持・確保に資する事業であり、公平・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	(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																				
2 改革改善(縮小・統合含む)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <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>低下</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </table>		コスト				削減	維持	増加	向上		●		維持			×	低下		×	×	収支欠損を生じている状況にあり、収支の改善が求められている。しかしながら、全国的に人口減少が進んでおり、三陸鉄道沿線市町村では、沿線人口の減少傾向は深刻なものとなっている。こうした状況下で三陸鉄道の利用者を増やさなくてはならない。地元住民一人あたりの利用回数や、観光客等の外部利用者数を増加させるための方策を、三陸鉄道と共に取り組む必要がある。
	コスト																					
	削減	維持	増加																			
向上		●																				
維持			×																			
低下		×	×																			
※(1)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。(現状維持の場合、コスト及び成果は「維持」)(終了・廃止・休止の場合は記入不要)																						

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
2 改革改善(縮小・統合含む)	人口減少や少子高齢化等により、三陸鉄道の利用者が減少する中、三陸鉄道の運営には、岩手県・沿線市町村の支援が不可欠であるため、関係自治体と一体となって当該事業を継続しつつ、三陸鉄道に対しては、維持管理費の一層の縮減や、利用者増加に向けて、より効果的かつ費用対効果の高い各種誘客事業の積極的な展開など、抜本的な経営改善対策を強く求めていく必要がある。