

令和2年度事業（中間）評価結果一覧表（政策体系順）

No	政策_施策	事業名	部局名	課室名	開始年度	終了年度	令和元年度事業費(千円)	評価結果			
								必要性	有効性	効率性	総合評価
1	4-6	奥羽・羽越新幹線整備促進事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	2016	—	3,058	B	B	B	A
2	4-6	秋田新幹線機能向上調査等事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	2019	2023	10,476	B	B	B	A
3	4-6	空港保安対策事業	建設部	港湾空港課	2006	—	4,531	B	B	B	A
4	4-6	広域交通ネットワーク維持・誘客促進事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	2015	—	15,558	B	A	A	A
5	4-6	秋田発国際線利用促進事業	観光文化スポーツ部	観光振興課	2019	2021	12,890	B	C	B	B
6	4-6	地方バス路線維持事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	1972	—	85,308	B	A	B	A
7	4-6	生活バス路線等維持事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	1985	—	188,594	B	A	B	A
8	4-6	鉄道軌道輸送対策事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	1992	—	400,715	B	B	B	A
9	4-6	地方鉄道運営費補助事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	1984	—	68,000	B	B	B	A
10	4-6	第三セクター鉄道利用促進事業	観光文化スポーツ部	交通政策課	2011	—	4,257	B	B	B	A
11	4-6	空港安全対策事業	建設部	港湾空港課	2015	—	40,000	A	B	B	A
12	4-6	運輸事業振興助成交付金	観光文化スポーツ部	交通政策課	1976	—	177,248	B	A	B	A

事業コード	04060103	政策コード	04	政策名	秋田の魅力が際立つ人・もの交流拡大戦略
事業名	奥羽・羽越新幹線整備促進事業	施策コード	06	施策名	交流の持続的拡大を支える交通ネットワークの構築
		指標コード	01	施策目標(指標)名	秋田への流動を支える幹線鉄道等の整備促進と利便性の向上
部局名	観光文化スポー	課室名	交通政策課	班名	調整・広域交通班
				(tel)	1282
				担当課長名	岡部 研一
				担当者名	湊谷 晃清

評 価 対 象 事 業 の 内 容

<p>1 - 1 . 事業実施当初の背景 (施策目標達成のためになぜこの事業が必要であったのか)</p> <p>奥羽・羽越両新幹線については、昭和48年に基本計画に定められたが、それ以降、整備が進んでいない状態である。このまま整備が進まなければ、整備新幹線が開業している地域との地域間格差が拡大し、産業集積の遅れや人口流出等が懸念されることから、両新幹線の整備促進に向けた取組を強化する必要がある。</p>	<p>3 . 事業目的 (どういう状態にしたいのか)</p> <p>奥羽・羽越両新幹線の整備促進に向けて、国等に説得力のある効果的な提案を行うとともに、関係市町村、関係団体等と一体となった広報活動等により機運の醸成を図る。</p> <p>(重点施策推進方針との関係) 重点事業 その他事業</p>
<p>1 - 2 . 外部環境の変化及び事業推進上の課題</p> <p>北海道新幹線等整備新幹線の完成に一定の目処がついたことで、国では今後の幹線鉄道ネットワークのあり方等に関する調査を実施しているほか、四国や東九州など他の基本計画路線の地域においても整備促進に向けた活動が活発化していることから、奥羽・羽越地域も関係県と一体となって取り組むとともに、若者をはじめとした県民等の機運を醸成し、地元の熱意を国等に積極的に伝え、整備計画への格上げを図っていく。</p>	<p>4 . 目的達成のための方法</p> <p>事業の実施主体 県、関係団体等</p> <p>事業の対象者・団体 国(国交省)、JR、県民等</p> <p>達成のための手段</p> <p>国・県・市町村の議員、自治体、関係団体等で構成する「秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期成同盟会」を中心に要望活動やシンポジウムを開催するほか、関係県との合同プロジェクトチームでの調査研究、国(国交省)やJR等への要望活動、若者との意見交換及び普及啓発リーフレット等を作成・配布する。</p>
<p>2 . 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの)</p> <p>ニーズを把握した対象 受益者 一般県民 (時期 : R01 年 08 月)</p> <p>ニーズの変化の状況 a 増大した b 変わらない c 減少した</p> <p>ニーズの把握の方法</p> <p>アンケート調査 各種委員会及び審議会 ヒアリング インターネット</p> <p>その他の手法 (具体的に)</p> <p>ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容</p> <p>令和元年度県民意識調査における「重要課題として県に力を入れて欲しいこと」として「鉄道や航空・地域交通などの整備」が50項目中8番目(17.5%)となっている。</p>	<p>5 . 昨年度の評価結果等 継続 改善 見直または休廃止</p> <p>評価の内容</p> <p>(一次評価結果) 奥羽・羽越新幹線の整備計画への格上げのためには国の調査対象となることが必要であり、引き続き、関係者が一体となって県民等への機運醸成を図るとともに、国等に対して説得力のある効果的な提案を行うなど、整備促進に向けた取組を進めていく必要がある。</p> <p>評価に対する対応</p>

6 . 事業の全体計画及び財源 単位(千円)

順位	事業内記	左 の 説 明	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	全体(最終)計画
01	奥羽・羽越新幹線整備促進事業	シンポジウム等の開催、費用対効果や地域の実情にあった整備手法等に関する調査研究、若者との意見交換、啓発用リーフレット作成、要望活動等	11,883	3,058	2,761	2,761	2,761	2,761	
財源内記			左 の 説 明						
国庫補助金			11,883	3,058	2,761	2,761	2,761	2,761	
県債									
その他									
一般財源			11,883	3,058	2,761	2,761	2,761	2,761	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
データ等の出典										
把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月										

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
データ等の出典										
把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月										

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由
 整備新幹線の実現に向けた活動は、数千年にわたる活動であり、年度単位での数値化による評価は困難である。
 見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)
 機運の醸成や関係市町村、関係団体等との意識の共有による一丸となった体制づくりが期待される。また、整備新幹線への格上げに向けた国の調査対象となることが期待される。

1次評価										評価結果
必要性の観点	課題に照らした妥当性	a b c								A
	理由	奥羽・羽越新幹線の整備計画への格上げに向けて、地元の熱意とともに、国等に対する効果的な提案が必要であり、妥当である。								
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c								
	理由	県意識調査によれば、鉄道や航空等の整備に関するニーズは高く、妥当である。								
	県関与の妥当性(民間、市町村、国との役割分担)	a b c								
観点	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの	民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの								C
	理由	沿線の関係県や県内市町村、経済団体等と一体となった活動とするためには、県の関与が効果的である。								

1次評価										評価結果
有効性の観点	事業の効果(事業目標は達成されているのかどうか) 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】									A
	整備新幹線の実現に向けた活動は息の長い取組であり、年度単位の数値等による達成状況の管理にはなじまないが、実現に向けて着実に推進しており、有効性が認められる。									B C
効率性の観点	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 $\left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{平成30年度の効果}}{\text{平成30年度の決算額}} \right] = \text{(指標)}$ $\left[\frac{\text{令和01年度の決算額}}{\text{令和01年度の効果}} \right] / \left[\frac{\text{平成30年度の決算額}}{\text{平成30年度の効果}} \right] = \text{(指標)}$ 【評価への適用不可又はcの場合の理由】									A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】									B
	普及啓発における作成済みグッズの有効活用や事務経費の見直しなどにより、コスト縮減に努めた。									C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了									奥羽・羽越新幹線の整備計画への格上げのためには、国の調査対象となることが必要であり、引き続き、関係者が一体となって県民等への機運醸成を図るとともに、国等に対して説得力のある効果的な提案を行うなど、整備促進に向けた取組を進めていく必要がある。

2次評価										
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C										
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了									(2次評価対象外)
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)									
	政策評価委員会意見									

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み										
指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									
指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由
 事業の目指すところはJR東日本による構想の早期事業化であり、年度単位の指標を設定することは困難である。

見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)
 構想の実現による様々な効果をJRや国、県民等に示すこと等を通じて、JR東日本の事業化決定や国の支援等が期待できるほか、構想に対する県民理解と機運醸成が期待できる。

1次評価			評価結果
必要 性の 観点	課題に照らした妥当性	a b c	A
	理由	構想の早期実現に向けて、国等に地元の熱意を伝えるとともに、県民等の機運醸成を図っていく必要があり、妥当である。	
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c	
	理由	県民意識調査によれば、鉄道や航空等の整備に関するニーズは高く、妥当である。	
	県関与の妥当性(民間、市町村、国との役割分担)	a b c	
理由	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの		
	民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの		
理由	関係市町村や経済団体等と一体となった活動とするためには、県の関与が効果的である		

1次評価			評価結果
有効性の 観点	事業の効果(事業目標は達成されているかどうか) 適用の可否 可 不可	a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満	A
	【評価への適用不可又はcの場合の理由】		
	トンネル整備構想の早期実現が目的であり、年度単位の数値等による達成状況の管理にはなじまないが、実現に向けて着実に推進しており、有効性が認められる。		
効率性の 観点	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可	a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9	A
	$\left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{平成30年度の効果}}{\text{平成30年度の決算額}} \right] = \text{(指標)}$		
	【評価への適用不可又はcの場合の理由】		
	2 コスト縮減のための取組状況		
総合評価	a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない		C
	【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】		
	経済波及効果分析等については調査から広報活動に重点を移したほか、継続部分については事務経費を見直すなど、コスト縮減に努めた。		
A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了		トンネル整備構想の早期実現に向けて、県内の機運醸成に努めるとともに、JR東日本の事業化と国の積極的な支援について、両者に強く働きかけていく。	

2次評価		
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C		
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
	政策評価委員会意見	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み										
指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									

1次評価										評価結果
観 点	課題に照らした妥当性 a b c									A B C
	理由	空港保安に対する要請は高まる一方で、機側監視業務、貨物ターミナル監視業務の実施主体である航空輸送事業者等への負担は増えている。空港管理者及び事業者等が一体となり空港の安全確保を図る必要がある。								
	住民ニーズに照らした妥当性 a b c									
	理由	テロやハイジャックなど、空港保安に対する要請は高まっており、空港管理者及び事業者等が一体となり空港の安全確保を図る必要がある。								
	関係与の妥当性（民間、市町村、国との役割分担） a b c	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの 民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの								
理由	空港保安規程などにより、航空輸送事業者等に対する保安対策が義務づけられている。しかし、同事業者等の負担は増大しており、保安水準確保のため、空港管理者として県が助成する必要がある。									

1次評価			評価結果
有効性の観点	事業の効果（事業目標は達成されているかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】		A
	空港利用者の安全確保のため、事件等の未然防止措置を講ずるものであり、指標設定は困難である。なお、事業目的であるハイジャック・テロ等の未然防止状態を維持しており本事業は有効である。		B C
効率性の観点	1 事業の経済性の妥当性（費用対効果の対前年度比） 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 〔 令和01年度の効果 / 令和01年度の決算額 〕 / 〔 平成30年度の効果 / 平成30年度の決算額 〕 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】		A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】		B C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D廃止 E終了	テロやハイジャックなど、空港保安に対する要請は高まっており、航空輸送事業者等への助成を継続して実施する必要がある。	

2次評価		
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C		
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D廃止 E終了	(2次評価対象外)
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
政策評価委員会意見		

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み										
指標	指標名	秋田空港国内定期便の利用者数							指標の種類	
	指標式	秋田空港国内定期便の利用者数							成果指標 業績指標	
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a	1,220,000	1,230,000							
	実績b	1,312,741	1,286,732							
	b/a	107.6%	104.6%							
	東北及び全国の状況 国内航空路線の合計利用者数は増加傾向にある。									
	データ等の出典	秋田空港利用状況（秋田空港管理事務所）								
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 04月 翌々年度 月									
指標	指標名	大館能代空港羽田線利用者数							指標の種類	
	指標式	大館能代空港の羽田線の利用者数							成果指標 業績指標	
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a	140,000	140,000							
	実績b	150,570	148,761							
	b/a	107.5%	106.3%							
	東北及び全国の状況 国内航空路線の合計利用者数は増加傾向にある。									
	データ等の出典	大館能代空港利用状況（大館能代空港管理事務所）								
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 04月 翌々年度 月									

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由

 見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)

1次評価			評価結果
必要性の観点	課題に照らした妥当性	a b c	A
	理由	本県の産業経済、観光等の振興を図るため、大都市圏との広域交通ネットワークを維持・拡大することが極めて重要である。人口減少が進む本県においては、観光等による利用促進を図ることが求められていることから、当事業の実施は妥当であると判断できる。	
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c	
	理由	令和元年5月から6月にかけて実施した県民意識調査において、「重要課題として県に力をいれてほしいこと」を50項目から選択してもらった結果、「鉄道や航空・地域交通などの整備」が8位であったこと。（前年度までは、40項目中「交通ネットワーク等の整備」が7位であった。）	
	県関与の妥当性（民間、市町村、国との役割分担）	a b c	
理由	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの 民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの		
理由	各空港及び長距離フェリー秋田航路の利用促進を図るためには、官民が連携し、広域的に取組を進めていくことが重要であることから、県が積極的に関与する必要がある。		

1次評価		評価結果
有効性の観点	事業の効果（事業目標は達成されているかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
		B
		C
効率性の観点	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 〔 令和01年度の効果 / 令和01年度の決算額 〕 / 〔 平成30年度の効果 / 平成30年度の決算額 〕 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】	B
	旅行会社への営業活動に当たっては、他の要望事業と合わせて実施したほか、他県へのPRに当たっては、航空会社とのタイアップとすることで、取材スタッフの航空券を航空会社に手配してもらするなど、経費の削減に努めた。	C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	県内人口が減少する当県で、広域交通網を維持・拡大していくには、観光利用の増大等による、交流人口の拡大が重要であるため、引き続き有効な利用促進策を研究しながら実施していく必要がある。
2次評価		
総合評価	必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C	
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)
評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)		
政策評価委員会意見		

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	b/a									
	東北及び全国の状況									
データ等の出典										
把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月										

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a/b									
	東北及び全国の状況									
データ等の出典										
把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月										

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由
 秋田空港からのアウトバウンド利用者数は秋田空港発着の国際チャーター便数による影響が大きく、国と国との関係や社会情勢など外的要因に依る所が大きく、チャーター便の安定運行や定期便の誘致に至るまでの間は政策の成果が実数として計測し難いため。
 見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)
 秋田空港利用国際チャーター機数や助成事業を利用した修学・研修旅行者数や海外交流団体数などにより、政策の一面からであれば効果を推察することができる。

1次評価										評価結果	
必要性の観点	課題に照らした妥当性 a b c										A
	理由	県、市町村、経済団体、及び旅行会社等で組織する秋田空港利用促進協議会との連携を強化することで、住民ニーズに対して柔軟な対応を行うことができる。									
	住民ニーズに照らした妥当性 a b c										
	理由	義務教育に英語教育が取り入れられるなど、国際交流に対する社会の関心は高まっており、秋田空港を利用する国際航空路線の安定運行・拡充による県内交流人口の活性化が求められている。									
	県関与の妥当性(民間、市町村、国との役割分担) a b c										
理由	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの 民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの									B	
	国際定期便が就航し、安定的な交流人口が確保できれば民間・市町村でも事業を継続することは可能だが、現段階においては国際便の運行は不安定であるので、県が関与しながら事業を安定させていく必要がある。									C	

1次評価		評価結果
有効性の観点	事業の効果（事業目標は達成されているかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 新型コロナウイルス感染症の拡大により海外渡航ができない状況が続いており、今年度の修学・研修旅行への助成事業は実施できない見込となっている。	A
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 〔令和01年度の効果 / 令和01年度の決算額〕 / 〔平成30年度の効果 / 平成30年度の決算額〕 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
効率性の観点	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 国際定期便の就航状況などに合わせ、適宜予算の減額を行いコスト削減を行っている。	B
	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了 新型コロナウイルス感染症の影響や遠東航空の運行停止といった外的要因により、秋田空港の国際チャーター便が運航できない状態が続いており、今年度の修学・研修旅行への助成事業を実施するのは非常に困難となった。しかし、国際交流へのニーズは高まっており、コロナウイルス感染症が収束後は国内・海外の交流需要が高まることが期待されている。アウトバウンド需要を後押しするため、チャーター便運航がしやすい空港や2次交通の環境整備など、秋田空港利用協議会と連携していくことが将来の国際定期便就航につながる。	C

2次評価		評価結果
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C		
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了 (2次評価対象外)	
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
政策評価委員会意見		

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み										
指標	指標名	乗合バス免許キロ数							指標の種類	
	指標式	乗合バス免許キロ数							成果指標 業績指標	
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a	3,940	3,940							
	実績b	4,188	4,167							
	b / a	106.3%	105.8%							
	東北及び全国の状況 なし									
	データ等の出典 秋田運輸支局調べ									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 07月 翌々年度 月									
指標	指標名								指標の種類	
	指標式								成果指標 業績指標	
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									
指標を設定することができない場合の効果の把握方法 指標を設定することが出来ない理由										
見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)										
1次評価									評価結果	
観 点	課題に照らした妥当性	a b c							A B C	
	理由	運転免許を持たない高齢者等移動手段を確保する必要があり、妥当である。								
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c								
	理由	県民の生活圏は広域化しており、広域的・幹線的路線の維持は住民ニーズに合致している。								
	県関与の妥当性（民間、市町村、国との役割分担）	a b c								
理由	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの 民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの									
理由	複数市町村に跨る広域的・幹線的路線維持のための補助制度であり、国と協調して 県が支援することが妥当である。									

1次評価		評価結果
有効性の観点	事業の効果（事業目標は達成されているのかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 令和元年度の目標値を上回り、必要な乗合バスの運行数は確保されており、有効性が高い。	A B C
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 【令和01年度の効果 / 令和01年度の決算額】 / 【平成30年度の効果 / 平成30年度の決算額】 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 利用促進を図ることにより欠損額をできる限り抑えけるとともに、それでも一定の乗車密度を満たさない路線については減便や路線再編を行っている。	B C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	高齢者の交通事故が社会問題化する中、さらなる公共交通の維持確保が求められており、住民の移動手段として必要な広域的・幹線的路線の維持のためには、引き続き国と協調して本補助事業を行っていく必要がある。
	2次評価	
総合評価	必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C	
	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
政策評価委員会意見		

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標	指標名	乗合バス免許キロ数							指標の種類
	指標式	乗合バス免許キロ数							成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当								
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度
	目標a	3,940	3,940						
	実績b	4,188	4,167						
	b / a	106.3%	105.8%						
	東北及び全国の状況なし								
データ等の出典		秋田運輸支局調べ							
把握する時期		当該年度中			月	翌年度	07月	翌々年度	月

指標	指標名								指標の種類
	指標式								成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当								
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度
	目標a								
	実績b								
	a / b								
	東北及び全国の状況								
データ等の出典									
把握する時期		当該年度中			月	翌年度	月	翌々年度	月

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由

 見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)

1次評価		評価結果
観 点	課題に照らした妥当性	a b c
	理由	地域住民、特に運転免許を持たない方や高齢者等の生活に欠かせない移動手段として地域公共交通を確保する必要がある、妥当である。
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c
	理由	地域住民の生活の足として引き続き地域公共交通の確保が求められている。
	関係の妥当性（民間、市町村、国との役割分担）	a b c
理由	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの 民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの	
理由	県の全域において地域住民の生活の足を維持・確保するため、生活バス路線や代替交通路線等の地域公共交通の確保に取り組む市町村を県が支援する必要がある。	

1次評価		評価結果
有効性の観点	事業の効果（事業目標は達成されているのかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 令和元年度は目標値を上回り、必要な生活バスの運行数は確保されており有効性が高い。	A B C
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 $\left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{平成30年度の効果}}{\text{平成30年度の決算額}} \right] = \text{(指標)}$ 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A B C
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 利用促進を図ることにより欠損額をできる限り抑えけるとともに、それでも一定の乗車密度を満たさない路線については減便や路線再編を行っている。	A B C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	生活バス路線や代替交通路線等の運行費補助に加え、複数市町村が連携して行う路線再編への支援を通じて持続可能な地域公共交通の形成が進む。

2次評価	
総合評価	必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了
(2次評価対象外)	
評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
政策評価委員会意見	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み										
指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	b/a									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									
指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a/b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由
 鉄道運行の安全性向上を目的とした事業であり、数値的な指標を設定することができない。

見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)
 効果：鉄道施設の基幹となるレールやマクラギなどの健全性が高まり、安全な輸送が確保される。
 把握方法：異常気象による運休を除き、鉄道施設の不具合等を理由とする運休がなくなる。

1次評価				評価結果	
観 点	課題に照らした妥当性	a	b	c	A
	理由	鉄道の安全な運行が確保されており、妥当である。			
	住民ニーズに照らした妥当性	a	b	c	
	理由	鉄道利用者の利便性の向上及び沿線地域の振興が図られており、妥当である。			
	県関与の妥当性(民間、市町村、国との役割分担)	a	b	c	
観 点	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの	民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの			B
	理由	沿線の地域住民にとっては欠かせない交通手段であり、継続して県が支援する必要がある。			

1次評価			評価結果
有 効 性 の 観 点	事業の効果(事業目標は達成されているのかどうか) 適用の可否 可 不可	a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満	A
	【評価への適用不可又はcの場合の理由】		
	数値的な指標を設定することはできないが、鉄道の安全な運行を確保することが目的であり、有効性は高い。		
効 率 性 の 観 点	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可	a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9	A
	$\left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{平成30年度の効果}}{\text{平成30年度の決算額}} \right] = \text{(指標)}$		
	【評価への適用不可又はcの場合の理由】		
効 率 性 の 観 点	2 コスト縮減のための取組状況	a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない	B
	【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】		
	コスト削減に努めて適切に費用を積算するほか、整備計画の見直し等を適宜行っている。		
総 合 評 価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	第三セクター鉄道は、沿線住民にとって欠かせない公共交通機関としての役割を有するとともに、観光客等の利用により沿線地域の振興にも寄与するものである。鉄道を安全に運行していくためには、設備投資が必要であり、会社に対し、経営改善や利用促進への取組を徹底するように働きかけるとともに、県も鉄道の安全運行のために支援する必要がある。	

2次評価			
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C			
総 合 評 価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)	
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)		
	政策評価委員会意見		

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み										
指標	指標名	経常損失額（秋田内陸線）（円）							指標の種類	
	指標式	経常損失額（秋田内陸線）（円）							成果指標 業績指標	
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a	200,000	200,000							
	実績b	189,468								
	a / b	105.3 %								
	東北及び全国状況 資料なし									
	データ等の出典 秋田内陸縦貫鉄道株式会社									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 06月 翌々年度 月									
指標	指標名	経常損失額（鳥海山ろく線）（円）							指標の種類	
	指標式	経常損失額（鳥海山ろく線）（円）							成果指標 業績指標	
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a	91,544	90,309							
	実績b	97,442								
	a / b	93.6 %								
	東北及び全国状況 資料無し									
	データ等の出典 由利高原鉄道株式会社									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 06月 翌々年度 月									

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由

 見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)

1次評価			評価結果
観 点	課題に照らした妥当性	a b c	A B C
	理由	沿線住民の移動手段を確保するため、鉄道事業の運営に必要な経費を助成することにより、鉄道事業経営の安定化が図られる。	
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c	
	理由	沿線住民の人口減少に伴って利用者数は落ち込んでいるが、通勤・通学等での利用があり、助成により鉄道が維持されることで沿線住民の利便性が確保される。	
	県関与の妥当性（民間、市町村、国との役割分担）	a b c	
理由	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの 民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの		
理由	鉄道の運営については、会社が沿線住民とともに維持していくことが望ましいが、県は出資者の立場であり、多額の経常損失が生じている会社に対し、経営に関与する必要がある。		

1次評価		評価結果
有効性の観点	事業の効果（事業目標は達成されているかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 令和元年度実績は未判明だが、誘客促進の取組による観光客の確保により、利用者数の減少の抑制に努めている。	A B C
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 〔平成30年度の効果 / 令和01年度の決算額〕 = (指標) 〔令和01年度の効果 / 平成30年度の決算額〕 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
効率性の観点	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 コスト削減のため、修繕費用等について適切に費用を積算するほか、整備計画の見直し等を適宜行っている。	B C
	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	沿線住民の移動手段を確保することは重要な課題であり、鉄道事業の運営を維持していくため、県は経常損失額の一部を補填する必要がある。今後も、会社や地域が経営改善に向けてより積極的な取組を実施できるよう、継続した支援が必要である。
2次評価		
総合評価	必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C	
	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)
	評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
政策評価委員会意見		

事業コード	04060404	政策コード	04	政策名	秋田の魅力が際立つ人・もの交流拡大戦略
事業名	第三セクター鉄道利用促進事業	施策コード	06	施策名	交流の持続的拡大を支える交通ネットワークの構築
		指標コード	04	施策目標(指標)名	第三セクター鉄道の運行確保と観光誘客への活用
部局名	観光文化スポー	課室名	交通政策課	班名	地域交通班
				(tel)	1283
				担当課長名	岡部研一
				担当者名	佐藤 亘

評価対象事業の内容		事業年度
<p>1 - 1. 事業実施当初の背景(施策目標達成のためになぜこの事業が必要であったのか)</p> <p>秋田内陸線及び鳥海山ろく線は年々利用者が減少し、多額の経常損失が生じている。特に秋田内陸線については、施設の老朽化が進み、今後も存続するためには多額の設備投資が必要となっている。こうした状況を踏まえ、地元のみならず、県民が一丸となって利用促進に取り組み、県内第三セクター鉄道の維持存続を図る必要がある。</p>		平成23年度 ~ 令和09年度
<p>1 - 2. 外部環境の変化及び事業推進上の課題</p> <p>過疎や少子高齢化による沿線人口の減少により厳しい状況が続くと見込まれるが、沿線地域住民による利用のほか、観光利用などにより、広く利用促進を図ることが必要である。</p>		
<p>2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの)</p> <p>ニーズを把握した対象 受益者 一般県民 (時期: R01 年 05 月)</p> <p>ニーズの変化の状況 a 増大した b 変わらない c 減少した</p> <p>ニーズの把握の方法 アンケート調査 各種委員会及び審議会 ヒアリング インターネット その他の手法 (具体的に)</p> <p>ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容</p> <p>毎年実施している顧客満足度調査やアンケート等を通じて、鉄道存続の強い要望や地元の意見・取組を把握している。</p>		
<p>3. 事業目的(どういう状態にしたいのか)</p> <p>広域的な営業及びおもてなし環境の質を向上させることで観光客の増加を目指し、沿線市や会社による利用促進に係る取組と併せ、第三セクター鉄道の利用者を増やす。</p> <p>(重点施策推進方針との関係) 重点事業 その他事業</p>		
<p>4. 目的達成のための方法</p> <p>事業の実施主体 県</p> <p>事業の対象者・団体 一般県民</p> <p>達成のための手段</p> <p>・広域的な営業及びおもてなしの質の向上により、誘客を促進するとともに、第三セクター鉄道の利用環境整備や県民乗車運動の展開により目的を達成する。</p>		
<p>5. 昨年度の評価結果等</p> <p>継続 改善 見直または休廃止</p> <p>評価の内容</p> <p>(一次評価結果) 利用者数は減少傾向にあるが、沿線住民による利用は依然としてあるため、沿線住民のほか、県内外に対して広く情報を発信して三セク鉄道の利用促進を図ることにより、沿線住民の移動手段の確保につなげていきたい。</p> <p>評価に対する対応</p> <p>地域住民及び国内観光客のほか海外へのPR活動を積極的に行った結果、台湾を始めとするインバウンド客が大幅に増加するなど効果が発現した。</p>		

6. 事業の全体計画及び財源		単位(千円)							
順位	事業内記	左の説明	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	全体(最終)計画
01	三セク鉄道利用促進事業	秋田内陸地域公共交通連携協議会の負担金等	3,277	2,865	2,835	2,835	2,835	2,835	
02	「秋田内陸線の旅」制作事業	秋田内陸線及び沿線地域の観光情報等を掲載したパンフレットを作成し、首都圏のJR駅等に配置する。	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	
財源内記		左の説明	4,677	4,265	4,235	4,235	4,235	4,235	
	国庫補助金								
	県債								
	その他								
	一般財源		4,677	4,265	4,235	4,235	4,235	4,235	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標	指標名	秋田内陸線の年間利用者数							指標の種類
	指標式	秋田内陸線の年間利用者数(人)							成果指標 業績指標
	年度別の目標値(見込まれる効果) 低減目標指標 該当 非該当								
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度
	目標a	297,000	271,000						
	実績b	260,837							
	b/a	87.8%	0%						
	東北及び全国の状況 なし								
データ等の出典 秋田内陸縦貫鉄道調べ									
把握する時期 当該年度中 月 翌年度 06月 翌々年度 月									

指標	指標名	鳥海山ろく線の年間利用者数							指標の種類
	指標式	鳥海山ろく線の年間利用者数(人)							成果指標 業績指標
	年度別の目標値(見込まれる効果) 低減目標指標 該当 非該当								
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度
	目標a	211,000	202,000						
	実績b	183,675							
	b/a	87%	0%						
	東北及び全国の状況 なし								
データ等の出典 由利高原鉄道調べ									
把握する時期 当該年度中 月 翌年度 06月 翌々年度 月									

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
指標を設定することが出来ない理由

見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)

1次評価			評価結果
観 点	課題に照らした妥当性	a b c	A
	理由	三セク鉄道の利用促進は、沿線市のみならず広域的に実施する必要がある。	
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c	
	理由	観光利用は増加傾向にあり、ニーズは高いといえる。	
	県関与の妥当性(民間、市町村、国との役割分担)	a b c	
観 点	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの	a b c	C
	理由	民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの	
広域的な利用促進の取組は、沿線市のみでは実施が難しく、県が関与する必要がある。			

1次評価		評価結果
有 効 性 の 観 点	事業の効果(事業目標は達成されているのかどうか) 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 令和元年度実績は未判明だが、本事業により沿線住民及び観光による利用促進が図られており、有効である。	A B C
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 【令和01年度の効果 / 令和01年度の決算額】 / 【平成30年度の効果 / 平成30年度の決算額】 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 鉄道の利用促進を図るため、各種取組内容を吟味することにより、コスト削減に努めている。	B C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	利用者数は減少傾向にあるが、沿線住民による利用は依然としてあるため、沿線住民のほか、県内外に対して広く情報を発信して三セク鉄道の利用促進を図ることにより、沿線住民の移動手段の確保につなげていきたい。

2次評価		
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C		
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)
評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)		
政策評価委員会意見		

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									

指標	指標名									指標の種類
	指標式									成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当									
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度	
	目標a									
	実績b									
	a / b									
	東北及び全国の状況									
	データ等の出典									
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月									

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由
 航空機運航の安全を確保するため、空港管理者である県が法に基づき実施しなければならないものであり、指標を設定するのは困難である。

見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)
 制限表面を突出・近接する樹木を除去することにより、航空機運航の安全確保が見込まれる。樹木除去後、制限表面障害物調査結果と比較することで効果を把握できる。

1次評価			評価結果
必要性の観点	課題に照らした妥当性	a b c	A
	理由	障害物調査の成果に基づき事業計画の見直しを行うとともに、国土交通省へ不適切事項処理報告を行い改善計画を提出した。	
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c	
	理由	利用者及び航空会社にとっては、航空機運航の安全性は最も重要であり、制限表面を突出・近接した樹木を除去する必要がある。	
	県関与の妥当性(民間、市町村、国との役割分担)	a b c	
理由	法令・条例上の義務	内部管理事務	県でなければ実施できないもの
	民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの		
	航空法第49条(物件の制限等)に基づき、空港管理者である県が実施するものである。		

1次評価		評価結果
有効性の観点	事業の効果(事業目標は達成されているかどうか) 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 航空機の安全確保について指標を設定することは困難である。事業実施により航空法の違反状態を防止することができるため有効である。	A B C
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 〔令和01年度の効果 / 令和01年度の決算額〕 / 〔平成30年度の効果 / 平成30年度の決算額〕 = (指標) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 航空機の安全確保について指標を設定することは困難であるが、障害物調査結果に基づき適宜計画の見直しを行っている。	B C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	秋田、大館能代空港周辺は山林に囲まれており、本事業によって樹木の生育状況を把握し、支障木の除去を行うことは、航空法の遵守並びに航空機運航の安全を確保するために不可欠である。

2次評価		
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C		
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	(2次評価対象外)
評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)		
政策評価委員会意見		

事業コード	04060502	政策コード	04	政策名	秋田の魅力が際立つ人・もの交流拡大戦略
事業名	運輸事業振興助成交付金	施策コード	06	施策名	交流の持続的拡大を支える交通ネットワークの構築
		指標コード	05	施策目標(指標)名	その他施策関連事業
部局名	観光文化スポー	課室名	交通政策課	班名	地域交通班
				(tel)	1283
				担当課長名	岡部 研一
				担当者名	宮川 健一

評 価 対 象 事 業 の 内 容

<p>1 - 1 . 事業実施当初の背景 (施策目標達成のためになぜこの事業が必要であったのか) 軽油引取税の税率引上が営業用バス及び営業用トラックの輸送コストに与える影響を考慮し、関係団体に引上分に応じた助成金を交付することにより、輸送コストの上昇を抑え、公共輸送機関の輸送力を確保する必要がある。</p> <p>1 - 2 . 外部環境の変化及び事業推進上の課題 高齢ドライバーによる交通事故の増加が社会問題化しており、運転免許を持たなくとも生活が可能となるよう、地域公共交通の維持確保が求められているほか、人口減少に伴う運転手の人材確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>2 . 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの) ニーズを把握した対象 受益者 一般県民 (時期 : R02 年 03 月) ニーズの変化の状況 a 増大した b 変わらない c 減少した ニーズの把握の方法 アンケート調査 各種委員会及び審議会 ヒアリング インターネット その他の手法 (具体的に) ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容 現行税制の中では、公共輸送の確保、物流コストの低減には必要な助成である。(トラック協会)</p>	<p>3 . 事業目的 (どういう状態にしたいのか) 公共交通や貨物の輸送サービスの維持・向上を図り、地域内外の人的・物的交流を促進させる。 (重点施策推進方針との関係) 重点事業 その他事業</p> <p>4 . 目的達成のための方法 事業の実施主体 県 (国の税政策によるところが大きい) 事業の対象者・団体 (公社) 秋田県トラック協会、(公社) 秋田県バス協会 達成のための手段 輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保を目的として、軽油引取税の収入見込額、総務省告示による関係諸数値から算定される金額を参考に事業に必要な金額を関係団体へ交付金として助成する。</p> <p>5 . 昨年度の評価結果等 継続 改善 見直または廃止 評価の内容 (一次評価結果) 平成23年度に制定された運輸事業の振興の助成に関する法律で、交付金の交付についての都道府県の努力義務及び地方交付税措置が規定されている。当該交付金は、安全運行対策や輸送サービスの改善等を行うため、全国で実施されている制度であり、県内の産業振興を図る上での物流の確保、高齢者等の移動手段を確保するための地域公共交通の維持確保は重要な施策であることから、事業を継続して実施する必要がある。 評価に対する対応 輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保のため継続して実施した。</p>
--	---

6 . 事業の全体計画及び財源 単位(千円)

順位	事業内訳	左 の 説 明	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	全体(最終)計画
01	運輸事業振興助成交付金	輸送力の確保、輸送サービス、安全運行の確保を目的とした交付金を運輸関係団体へ助成する。	164,903	177,248	169,398	169,398	169,398	169,398	
財源内訳			左 の 説 明						
国庫補助金			164,903	177,248	169,398	169,398	169,398	169,398	
県債									
その他									
一般財源			164,903	177,248	169,398	169,398	169,398	169,398	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標	指標名	乗合バス免許キロ数							指標の種類
	指標式	乗合バス免許キロ数							成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当								
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度
	目標a	3,940	3,940						3940
	実績b	4,188	4,167						
	b / a	106.3%	105.8%						
	東北及び全国の状況 なし								
	データ等の出典 秋田運輸支局調べ								
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 07月 翌々年度 月								

指標	指標名								指標の種類
	指標式								成果指標 業績指標
	年度別の目標値（見込まれる効果） 低減目標指標 該当 非該当								
	指標	30年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	最終年度
	目標a								
	実績b								
	a / b								
	東北及び全国の状況								
	データ等の出典								
	把握する時期 当該年度中 月 翌年度 月 翌々年度 月								

指標を設定することができない場合の効果の把握方法
 指標を設定することが出来ない理由

 見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)

1次評価			評価結果
観 点	課題に照らした妥当性	a b c	A
	理由	現制度の下では輸送コストの低減や事業者における安全対策が必要であり、妥当である。	
	住民ニーズに照らした妥当性	a b c	
	理由	現制度の下では妥当であるが、税制制度そのものに対するニーズとセットで考える必要がある。	
	関係の妥当性（民間、市町村、国との役割分担）	a b c	
観 点	法令・条例上の義務 内部管理事務 県でなければ実施できないもの		B
	民間・市町村で実施可能であるが県が関与する必要性が認められるもの		C
	理由	運輸事業の振興の助成に関する法律で、交付について努力義務が課されている。	

1次評価		評価結果
有 効 性 の 観 点	事業の効果（事業目標は達成されているのかどうか） 適用の可否 可 不可 a 達成率100%以上 b 達成率80%以上100%未満 c 達成率80%未満 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 令和元年度の目標値を上回り、必要な輸送サービスの確保がされており、有効性が認められる。	A B C
	1 事業の経済性の妥当性(費用対効果の対前年度比) 適用の可否 可 不可 a 1.1~ b 0.9~1.1 c ~0.9 $\left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{平成30年度の効果}}{\text{平成30年度の決算額}} \right] = \text{ (指標) }$ 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	A
	2 コスト縮減のための取組状況 a 客観的で効果が高い b 取組んでいる c 取組んでいない 【コスト縮減に向けた具体的な取組内容又は取組んでいない理由】 各協会が行う交付金事業の内容については各事業ごとに内容を精査して行っている。	B C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了	平成23年度に制定された運輸事業の振興の助成に関する法律で、交付金の交付についての都道府県の努力義務及び地方交付税措置が規定されている。当該交付金は、安全運行対策や輸送サービスの改善等を図るため、全国で実施されている制度であり、県内の産業振興を図る上での物流の確保、高齢者等の移動手段を確保するための地域公共交通の維持確保は重要な施策であることから、事業を継続して実施する必要がある。

2次評価	
必要性 - A - B - C	有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C
総合評価	A継続 B改善して継続 C見直し D休廃止 E終了
(2次評価対象外)	
評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)	
政策評価委員会意見	