

事業コード	04060201	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	空港保安対策事業	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	02	施策目標(指標)名	空の玄関口を生かした国内外との流動の促進							
部局名	建設部	課室名	港湾空港課		班名	調整・クルーズ・空港班	(tel)	2541	担当課長名	伊藤 邦昭	担当者名	櫻庭 憲人
評 価 対 象 事 業 の 内 容												
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)				3. 事業目的(どういう状態にしたいのか)								
国際民間航空条約(シカゴ条約)の第17附属書において「航空保安」を定義しており、国際民間航空機関(ICAO)で国際標準を示しているが、米国における同時多発テロを契機に国際標準の見直し、航空保安の強化・義務化が急務となっている。国においては、航空法令の一部改正を行い、航空会社が行う航空機強取等防止措置を法的に義務化するとともに、「国家民間航空保安プログラム」を策定し、航空保安に係る関係主体の役割分担を明確化した。 各空港においても航空保安の基準や空港関係者の役割等について「保安規程」を策定し、ハイジャック・テロ防止等の対策に取り組んでいるところである。				ハイジャックやテロ防止等の観点から、駐機中の航空機における保安の徹底を図るとともに、空港ビル内や貨物ターミナルビルから制限区域内への不審者等の侵入防止対策の強化を図り、空港利用者の安全を確保する。 (重点施策推進方針との関係) ○ 重点事業 ● その他事業								
1-2. 外部環境の変化及び事業推進上の課題				4. 目的達成のための方法								
・他空港において不法侵入事案等が発生している。 ・国の「国家民間航空保安プログラム」の改正への対応を求められている。				①事業の実施主体				県				
				②事業の対象者・団体				航空会社、空港ビル会社等				
				③達成のための手段				駐機中の航空機の安全管理のために実施している機側監視業務に対する経費の一部を負担するとともに、制限区域内への侵入防止対策として、航空会社等が実施する空港関係者検査、貨物ターミナル監視業務に対する経費の一部を負担し、空港利用者の安全確保に努める。				
2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの)				5. 昨年度の評価結果等 ● 継続 ○ 改善 ○ 見直しまたは休廃止								
①ニーズを把握した対象 ■ 受益者 □ 一般県民 (時期: R01年 11月)				①評価の内容 (一次評価結果) 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												
③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 空港保安関係者による協議)												
④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容				②評価に対する対応								
事業者が実施する空港保安事業に対する助成(1/2以内)へのニーズが高い。												
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			01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画	
01	機側監視業務	駐機中の航空機に対する持込禁止品等の搬入防止と航空機周辺作業の監視、機内立入者の点検、不審者の発見等の業務に係る費用の一部を負担する。			4,031	4,031	4,031	4,031	4,031	4,031		
02	空港関係者検査・空港貨物ターミナル監視業務	保安区域に出入りする空港関係者等の検査及び空港ターミナルビル監視に係る業務に対する費用の一部を負担する。			500	500	500	500	500	500		
財源内記		左の説明			4,531	4,531	4,531	4,531	4,531	4,531		
国庫補助金												
県債												
その他												
一般財源					4,531	4,531	4,531	4,531	4,531	4,531		

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Ⅰ	指標名								指標の種類
	指標式								○成果指標 ○業績指標
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	0
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
a/b									
東北及び全国状況									
②データ等の出典									
③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ○ 翌年度 月 ○ 翌々年度 月									

指標Ⅱ	指標名								指標の種類
	指標式								○成果指標 ○業績指標
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	0
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
a/b									
東北及び全国状況									
②データ等の出典									
③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
必要性の観点	課題に照らした妥当性	● 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。
	県関与の妥当性（民間、市町村、国との役割分担）	○ a ● b ○ c
理由	<input type="checkbox"/> 法令・条例上の義務 <input type="checkbox"/> 内部管理事務 <input type="checkbox"/> 県でなければ実施できないもの <input checked="" type="checkbox"/> 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】 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。	○ 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 $\left[\frac{\text{令和02年度の効果}}{\text{令和02年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] = \text{（指標Ⅰ）}$ $\left[\frac{\text{令和02年度の決算額}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] = \text{（指標Ⅱ）}$ 【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 <input type="checkbox"/> a 客観的で効果が高い ● <input checked="" type="checkbox"/> b 取組んでいる ○ <input type="checkbox"/> 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】 空港利用者の安全確保の観点からコスト縮減は困難であるが、事業者等と十分に協議を行い、効率的な執行に努めている。
総合評価	<input checked="" type="radio"/> A 継続 <input type="radio"/> B 改善して継続 <input type="radio"/> C 見直し <input type="radio"/> D 休廃止 <input type="radio"/> 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	<input type="radio"/> A 継続 <input type="radio"/> B 改善して継続 <input type="radio"/> C 見直し <input type="radio"/> D 休廃止 <input type="radio"/> 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	04060204	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	広域交通ネットワーク維持・誘客促進事業	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	02	施策目標(指標)名	空の玄関口を生かした国内外との流動の促進
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	小松 勝統
				担当者名	佐藤 舞奈

評 価 対 象 事 業 の 内 容		事業年度	平成27年度 ~ 令和9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) 本県の産業経済の活性化や、観光等の振興を図るため、本県と大都市圏域を結ぶ広域交通ネットワークを維持する必要がある。加えて、広域交通ネットワークを活用して、県外からの誘客を促進し、交流人口の拡大を図ることが喫緊の課題となっている。特に、秋田空港及び大館能代空港羽田線の搭乗率、並びにフェリー秋田航路の利用者数が低迷していることから、これらの増加に向けた取組を強化する必要がある。</p>	<p>3. 事業目的 (どういった状態にしたいのか) 広域交通ネットワークを維持するとともに、これらを活用した誘客促進施策を実施することにより、交流人口の拡大を図る。</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 近年の空港利用者数は、秋田空港・大館能代空港ともに増加傾向にあるが、昨年は新型コロナウイルスの影響を受け減少した。そのため、空港利用促進協議会等と連携して、利用促進を図り路線維持を行う必要がある。また、フェリー秋田航路の利用については、貨物、旅客ともに減少傾向にあるため、一層の利用促進を図る必要がある。</p>	<p>4. 目的達成のための方法</p> <p>①事業の実施主体 県、秋田空港利用促進協議会、大館能代空港利用促進協議会、秋田県環日本海交流推進協議会</p> <p>②事業の対象者・団体 県民、就航先地域住民、旅行会社、航空会社</p> <p>③達成のための手段</p> <p>誘客促進施策を進めるために、秋田空港利用促進協議会、大館能代空港利用促進協議会及び秋田県環日本海交流推進協議会に対して負担金を拠出する。また、航空会社や旅行会社等と連携した路線の周知や利用促進に向けた取組を行う。</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>①ニーズを把握した対象 <input type="checkbox"/> 受益者 <input checked="" type="checkbox"/> 一般県民 (時期: R02年 08月)</p> <p>②ニーズの変化の状況 <input type="checkbox"/> a 増大した <input type="checkbox"/> b 変わらない <input checked="" type="checkbox"/> c 減少した</p> <p>③ニーズの把握の方法</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> アンケート調査 <input type="checkbox"/> 各種委員会及び審議会 <input type="checkbox"/> ヒアリング <input type="checkbox"/> インターネット</p> <p><input type="checkbox"/> その他の手法 (具体的に 県民意識調査)</p> <p>④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容</p> <p>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12位であった。</p>	<p>5. 昨年度の評価結果等 ● 継続 ○ 改善 ○ 見直しまたは休廃止</p> <p>①評価の内容</p> <p>(一次評価結果) 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。</p> <p>②評価に対する対応</p> <p>県内定期航空路線の利用促進では、個人向け旅行商品に設定するオプションの割引キャンペーン等の緊急対策事業や、空港を利用する旅行商品の造成支援などを実施した。また、大館能代空港では300万人を記念したセレモニーを行った。フェリーについては、秋田航路を利用して新たな貨物を輸送する場合の経費への支援を行った。また、秋田県民向けのPRパンフレットの作成や旅行商品造成助成事業を行った。</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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画	
01	秋田空港官民連携事業	官民が連携した利用促進事業を行うため、秋田空港利用促進協議会に対し、負担金を支出する。	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030		
03	大館能代空港官民連携事業	官民が連携した利用促進事業を行うため、大館能代空港利用促進協議会に対し、負担金を支出する。	2,600	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800		
04	大館能代空港利用促進事業	大館能代空港利用促進協議会と連携した誘客促進策を実施する。	5,214	603	3,300	5,800	5,800	5,800		
05	フェリー秋田航路利用促進事業	秋田県環日本海交流推進協議会と連携して、利用促進事業を実施する。	967		1,000	1,000	1,000	1,000		
06	フェリー秋田航路維持・県民利用促進事業	秋田県民のフェリー秋田航路の対する認知度を向上させ、積極的に利用することで、広域交通ネットワークを担うフェリー秋田航路を維持・活性化させる。		997	1,000	1,000	1,000	1,000		
—	—	その他合計	2,500	1,200	1,900	3,200	3,200	3,200		
財源内記		左の説明	12,311	6,630	11,030	14,830	14,830	14,830		
国庫補助金										
県債										
その他										
一般財源			12,311	6,630	11,030	14,830	14,830	14,830		

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I	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	1,230,000	1,240,000	918,000	1,312,000	1,350,000	0	0	
	実績b	1,286,732	272,671	0	0	0	0	0	
	b/a	104.6%	22%	0%	0%	0%			
	東北及び全国の状況	増加傾向にあるが、昨年度は新型コロナウイルスの影響により減少している。							
	②データ等の出典	秋田空港利用状況(秋田空港管理事務所)							
	③把握する時期	○当該年度中 月 ●翌年度 04月 ○翌々年度 月							
指標II	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	140,000	140,000	148,000	219,000	226,000	0	0	
	実績b	148,761	24,170	0	0	0	0	0	
	b/a	106.3%	17.3%	0%	0%	0%			
	東北及び全国の状況	増加傾向にあるが、昨年度は新型コロナウイルスの影響により減少している。							
	②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)							
	③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

①指標を設定することが出来ない理由

②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
	理由	県内の産業活動や消費活動の拡大を図るため、大都市圏内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り、県内の人口減少が進むなか、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	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」が令和2年は12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	<input type="checkbox"/> 法令・条例上の義務 <input type="checkbox"/> 内部管理事務 <input type="checkbox"/> 県でなければ実施できないもの <input checked="" type="checkbox"/> 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、広域的に取り組むを進めていくことが重要である。そのため、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
	新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、緊急事態宣言が首都圏で出されたり県境を越える移動を控える呼びかけが行われたりしたことで、広域交通機関の利用者数が大幅に減少したため。	
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 $\left[\frac{\text{令和2年度の効果}}{\text{令和2年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{令和1年度の効果}}{\text{令和1年度の決算額}} \right] = \text{(指標I)}$ $\left[\frac{\text{令和2年度の決算額}}{\text{令和1年度の決算額}} \right] = \text{(指標II)}$ 【評価への適用不可又はcの場合の理由】	○A
	なし	●B
	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】	○C
	乗継利用の促進に向けた金沢エリア等の観光情報タウン誌掲載において、石川県の協力を得て素材等入手し、取材経費の削減を図った。	
総合評価	<input type="radio"/> A継続 <input checked="" type="radio"/> B改善して継続 <input type="radio"/> C見直し <input type="radio"/> D休廃止 <input type="radio"/> E終了	県内人口が減少するなか、広域交通ネットワークを維持・拡大していくためには、観光利用等による交流人口の拡大が必要であり、新型コロナウイルスによる影響を大きく受けた交通機関において、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 (2次評価対象外)	
	○A継続 ○B改善して継続 ○C見直し ○D休廃止 ○E終了	
	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	04060207	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	秋田発国際線利用促進事業	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	02	施策目標(指標)名	空の玄関口を生かした国内外との流動の促進						
部局名	観光文化スポー	課室名	観光振興課	班名	誘客推進班	(tel)	2265	担当課長名	佐々木一生	担当者名	担当者14351
評 価 対 象 事 業 の 内 容											
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)				3. 事業目的 (どのような状態にしたいのか)							
少子高齢化により日本全体の交流人口が減少する中、観光関連産業の振興による地域の活性化を図るためには、将来の定期便化に向けた台湾チャーター便の安定的な運行と秋田・ソウル国際定期便の運行再開に向けた断続的な取組が必要である。また、こうした航空路線の拡充・維持に向け、秋田空港発着のアウトバウンド需要を喚起し利用を促進するために、秋田空港利用促進協会との連携を強化し取り組むことが必要である。				秋田空港発着アウトバウンド旅行の造成・販売を促進し、国際航空路線の維持・拡充を行うことにより、将来の定期チャーター便運航につながる継続的な国際交流を醸成し、秋田県経済の活性化を図る。 (重点施策推進方針との関係) ● 重点事業 ○ その他事業							
1-2. 外部環境の変化及び事業推進上の課題				4. 目的達成のための方法							
国際航空路線の維持・拡充を遂行するにあたっては、為替レートや、国と国との関係、感染症の影響による渡航制限など、外部要因に大きく左右されることが多い。				①事業の実施主体		県					
				②事業の対象者・団体		航空会社、旅行会社、一般消費者等					
				③達成のための手段		海外交流促進事業の実施を県内の教育機関や民間団体、旅行会社、海外現地コーディネーターなどに広く周知し、助成の利用促進を行うことでアウトバウンド需要を促進する。					
2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの)				5. 昨年度の評価結果等 ○ 継続 ● 改善 ○ 見直しまたは休廃止							
①ニーズを把握した対象 ■ 受益者 □ 一般県民 (時期: R01年 10月)				①評価の内容		(一次評価結果) 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、新型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。					
②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				②評価に対する対応		新型コロナウイルス収束後の新しい旅行スタイルに対応するため、エアポートライナー運行事業者の車両整備状況等の調査を実施したほか、秋田空港からの二次アクセスの利便性向上に関する台湾でのアンケート調査の実施により、受入環境の整備に向けた課題の抽出や秋田空港及び本県の知名度向上を図った。					
③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)											
④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容											
教育機関等への海外修学・教育旅行に関するアンケートにおいて、何らかの海外交流を行っている教育機関が多数有り、今後の国際交流に期待が高まっている。											
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			01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画
01	国際線利用海外交流促進事業	秋田空港発着で往復運行される台湾国際チャーター便を利用して海外への修学・研修旅行等の国際交流を実施する学校等に対し、支援を行う。			5,640	8,000					
02	秋田空港利用促進協議会特別負担金	「秋田空港利用促進協議会」と連携し、秋田空港発着の国際便を地権するアウトバウンド旅行商品の造成・販売に対する支援を行う。			7,250	10,500					
財源内記		左 の 説 明			12,890	18,500					
国庫補助金											
県債											
その他の											
一般財源					12,890	18,500					

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Ⅰ	指標名								指標の種類
	指標式								○成果指標 ○業績指標
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	
	実績b	0	0	0	0	0	0	0	
	b/a								
	東北及び全国の状況								
	②データ等の出典								
	③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ○ 翌年度 月 ○ 翌々年度 月								
指標Ⅱ	指標名								指標の種類
	指標式								○成果指標 ○業績指標
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	
	実績b	0	0	0	0	0	0	0	
	a/b								
	東北及び全国の状況								
	②データ等の出典								
	③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

①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左右され、国と国との関係や社会情勢など外的要因による影響を大きく受けるため、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を実数として計測することが困難であるため。

②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便数や助成事業を利用した修学・研修旅行者数及び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 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。	○ A ● B ○ C
	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 □ 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 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。	

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影響による渡航制限により海外との往来が制限されている状況が続いているものの、渡航解禁に向けて継続的に取り組んでいく必要がある。	○ 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2年度の効果〕 / 〔令和01年度の効果〕 = (指標Ⅰ) 〔令和2年度の決算額〕 / 〔令和01年度の決算額〕 = (指標Ⅱ) 【評価への適用不可又はcの場合の理由】 国際定期便が就航し安定的な交流人口が確保できれば事業の経済性を判断することは可能となるが、現段階においては国際便の運行は不安定であり県が関与して事業を安定させていくことが必要であるため、事業経済性を求められる状況にない。	○ A ● B ○ C
効率性の観点	2 コスト削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 【コスト削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。	○ A ● B ○ C
	● 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による渡航制限等により秋田空港発着の国際便が運行できない状況が続いたことにより当初予定していた事業がすべて実施できなかった。しかし、新型コロナウイルス感染症の収束後には国内・海外の交流需要が高まることが想定されており、将来の定期便に向けたチャーター便の誘致のためにも県民のアウトバウンド需要を喚起する必要があるため、秋田空港利用促進協議会と連携し、継続的な取組を実施していく。	
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 (2次評価対象外)	○ A継続 ○ B改善して継続 ○ C見直し ○ D休廃止 ○ E終了
		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	04060301	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	地方バス路線維持事業	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	03	施策目標(指標)名	技術革新等を見据え地域の実情に応じた多様な地域公共交通の確保	
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	小松勝統	
		担当者名	吉尾千秋		事業年度	昭和47年度 ~ 令和99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>地域住民、特に運転免許のない人や高齢者等の交通手段として、公共交通機関の確保が必要であるが、過疎化、マイカーの普及等により利用者が年々減少し、生活バス路線の維持は、非常に厳しい状況となっている。</p>		<p>3. 事業目的 (どのような状態にしたいのか)</p> <p>バス運行費等への助成により市町村を跨ぐ広域的・幹線的バス路線を維持し、生活交通を確保する。</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>平成14年の道路運送法改正によりバス路線の廃止は原則自由化された。広域的・幹線的路線については、地域の交通ネットワークの根幹をなすものであるが、利用者が年々減少している。</p>		<p>4. 目的達成のための方法</p> <p>①事業の実施主体 県</p> <p>②事業の対象者・団体 直接の対象：乗合バス事業者→最終的な対象：バスを利用する住民</p> <p>③達成のための手段</p> <p>市町村を跨ぐ広域的・幹線的な生活交通路線の運行費及びバス車両購入に係る経費を助成する。</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>①ニーズを把握した対象 ■ 受益者 ■ 一般県民 (時期：R03年06月)</p> <p>②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>③ニーズの把握の方法</p> <p><input type="checkbox"/> アンケート調査 ■ 各種委員会及び審議会 ■ ヒアリング <input type="checkbox"/> インターネット</p> <p><input type="checkbox"/> その他の手法 (具体的に)</p> <p>④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容</p> <p>比較的利用の多い市町村を跨ぐ広域的・幹線的路線については、国と県の補助で維持することが必要である (生活交通対策ブロック協議会・地域協議会)。</p>		<p>5. 昨年度の評価結果等 ● 継続 ○ 改善 ○ 見直しまたは休廃止</p> <p>①評価の内容</p> <p>(一次評価結果) 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市町村を跨ぐ広域的・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。</p> <p>②評価に対する対応</p> <p>市町村を跨ぐ広域的・幹線的路線を維持し、生活交通を確保するため実施した。</p>	

6. 事業の全体計画及び財源		単位(千円)							
順位	事業内記	左の説明	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画
01	地方バス路線運行対策費補助	国庫補助対象バス路線の運行欠損費等補助	85,308	87,220	88,379	88,379	88,379	88,379	
財源内記		左の説明	85,308	87,220	88,379	88,379	88,379	88,379	
国庫補助金									
県の債									
その他									
一般財源			85,308	87,220	88,379	88,379	88,379	88,379	

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I	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	3,940	3,940	0	0	0	0	0	0
実績b	4,167	4,212	0	0	0	0	0	0	
b/a	105.8%	106.9%							
東北及び全国の状況 なし									
②データ等の出典 秋田運輸支局調べ									
③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ● 翌年度 07月 ○ 翌々年度 月									
指標II	指標名							指標の種類	
	指標式							○成果指標 ○業績指標	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	0
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
a/b									
東北及び全国の状況									
②データ等の出典									
③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	
①指標を設定することが出来ない理由	
②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、或いは返納した高齢者等の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、市町村を跨ぐ広域的・幹線的なバス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 複数の市町村に跨る広域的・幹線的なバス路線を維持するため、国と協調により補助を行う制度であり、県の関与は妥当である。		

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2年度の実績値は4,212kmで、前年度より45km増加し目標を達成した。これは乗合バス事業者への運行費助成や地域の関係者が一体となった利用促進への取組などにより、必要な路線が確保されているためである。	● 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2年度の効果〕 / 〔令和01年度の効果〕 = (指標I) 〔令和2年度の決算額〕 / 〔令和01年度の決算額〕 = (指標II) 【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】 利用促進を図ることによって欠損額を可能な限り抑えるとともに、それによっても利用が一定の水準に満たない路線については減便や路線再編を行っているが、新型コロナウイルス感染症の影響等により公共交通の利用が大きく減少しているため。	● B ○ C
	● A 継続 ○ B 改善して継続 ○ C 見直し ○ D 休廃止 ○ E 終了	運転免許返納後の高齢者等の買い物や通院並びに児童生徒の通学等、住民の生活の足として公共交通の維持確保が求められており、市町村を跨ぐ広域的・幹線的なバス路線を維持するためには国と協調して本補助事業を継続する必要がある。
2次評価		
必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C		
観 点	● 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	04060302	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	生活バス路線等維持事業	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	03	施策目標(指標)名	技術革新等を見据え地域の実情に応じた多様な地域公共交通の確保
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	小松 勝統
				担当者名	宮川 健一

評 価 対 象 事 業 の 内 容

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) 3. 事業目的 (どういう状態にしたいのか)

地域住民、特に運転免許を持たない方や高齢者等の交通手段として、公共交通による移動手段の確保が必要であるが、人口減少、マイカーの普及等により利用者が年々減少し、生活バス路線の維持は、非常に厳しい状況となっている。

バス運行費等への助成措置により地域内の生活交通を確保する。
(重点施策推進方針との関係) ● 重点事業 ○ その他事業

1-2. 外部環境の変化及び事業推進上の課題

平成13年度から国の補助制度が改正され、国庫補助の対象路線が広域的・幹線の路線へと大幅に限定された。また、平成18年の道路運送法改正により、乗合タクシーや自家用有償旅客運送等の多様な運行形態に関する制度が整備された。交通需要の少ない地域において、バス路線の廃止やタクシー事業者の廃業などにより、地域公共交通空白地が増加している。

4. 目的達成のための方法

①事業の実施主体 県、市町村
②事業の対象者・団体 直接の対象：乗合バス事業者、市町村→最終的な対象：バスを利用する地域住民
③達成のための手段 市町村が助成する地域内の生活バス路線(国庫補助対象外路線)の運行費を助成するほか、市町村が運営するコミュニティバス、乗合タクシー等の運行費、施設整備費等を助成する。

2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの)

①ニーズを把握した対象 ■ 受益者 ■ 一般県民 (時期: R02 年 07 月)
②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
③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)
④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容
地域内の移動手段として、生活バス路線やそれに代わる市町村が運営(委託運行も含む)する路線などの公共交通の確保は必要である。(生活交通対策ブロック協議会・地域協議会)

5. 昨年度の評価結果等 ● 継続 ○ 改善 ○ 見直または休廃止

①評価の内容 (一次評価結果) 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評価に対する対応 生活バス路線やマイタウン・バス路線の運行費補助を実施している。また、生活圏の重なる複数町村による法定協議会が設置され、公共交通の広域再編を目指し協議を進めている。

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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画
01	生活バス路線維持費等補助	国庫補助対象外路線の運行欠損額等補助	59,119	55,503	70,715	70,715	70,715	70,715	
02	マイタウン・バス運行費等補助	市町村が運営するコミュニティバス、乗合タクシー等の運行費、施設等整備費等を助成	74,820	55,776	55,533	55,533	55,533	55,533	
03	地域内フィーダー系統確保維持費補助	地域内フィーダー系統を市町村が運営・補助する場合に運行費を支援	54,655	67,094	69,021	69,021	69,021	69,021	
財源内記			188,594	178,373	195,269	195,269	195,269	195,269	
左 の 説 明									
国庫補助金									
県債									
その他									
一般財源			188,594	178,373	195,269	195,269	195,269	195,269	

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I	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	3,940	3,940	0	0	0	0	0	3940
	実績b	4,167	4,212	0	0	0	0	0	
	b/a	105.8%	106.9%						
	東北及び全国の状況 なし								
	②データ等の出典 秋田運輸支局調べ								
	③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ● 翌年度 07月 ○ 翌々年度 月								
指標II	指標名							指標の種類	
	指標式							○成果指標 ○業績指標	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	0
	実績b	0	0	0	0	0	0	0	0
	a/b								
	東北及び全国の状況								
	②データ等の出典								
	③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	
①指標を設定することが出来ない理由	
②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 【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。	○ A ● B ○ C
	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。	
	県関与の妥当性(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】 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2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 〔令和2年度の効果〕 / 〔令和01年度の効果〕 = (指標I) 〔令和2年度の決算額〕 / 〔令和01年度の決算額〕 = (指標II) 【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	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促進されることから、引き続き、取り組んでいく。
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	

(様式4) 継続事業中間評価調査 (令和3 年度実施事業) (事前評価 年)

評価確定日(令和3 年 04 月 21 日)

事業コード	04060401		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	鉄道軌道輸送対策事業		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	小松	担当者名	佐藤亘

評 価 対 象 事 業 の 内 容	事業年度	平成04年度 ~ 令和09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>鉄道事業者の輸送の継続、保安度の向上のための設備の整備を通じた鉄道軌道による輸送対策を図るため、鉄道事業者に対して、レールの強化など、安全性向上のための工事に要した経費の一部を補助する必要がある。</p>	<p>3. 事業目的 (どういった状態にしたいのか)</p> <p>鉄道設備の整備により、鉄道運行の安全性向上及び輸送の高度化を図り、サービスの向上に繋げる。</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>鉄道沿線地域の過疎化、少子高齢化、モータリゼーションの進行等により、鉄道事業は大変厳しい状況にある。</p>	<p>4. 目的達成のための方法</p> <p>①事業の実施主体 県</p> <p>②事業の対象者・団体 秋田内陸縦貫鉄道(株)、由利高原鉄道(株)、秋田臨海鉄道(株)</p> <p>③達成のための手段</p> <p>事業費のうち国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金等を除いた額を県が補助(補助率: 国1/3、県2/3)</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>①ニーズを把握した対象 ■ 受益者 ■ 一般県民 (時期: R02 年 06 月)</p> <p>②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>③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>④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、乗客及び地元住民の鉄道存続への要望があるほか、利便性の向上に対する意見などがある。</p>	<p>5. 昨年度の評価結果等 ● 継続 ○ 改善 ○ 見直したまたは廃止</p> <p>①評価の内容</p> <p>(一次評価結果) 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。</p> <p>②評価に対する対応</p> <p>各鉄道会社で工事の必要性と優先順位を踏まえた施設の整備計画(国庫補助申請様式)を策定し、これに基づき、工事を実施した。</p>
---	--

6. 事業の全体計画及び財源	単位(千円)
----------------	--------

順位	事業内 記	左 の 説 明	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画
01	鉄道軌道輸送対策事業費補助金(秋田内陸縦貫鉄道)	秋田内陸縦貫鉄道の鉄道軌道による輸送の高度化を図るために助成する。	368,869	277,982	383,297	383,297	383,297	383,297	
02	鉄道軌道輸送対策事業費補助金(由利高原鉄道)	由利高原鉄道の鉄道軌道による輸送の高度化を図るために助成する。	29,876	68,953	75,810	75,810	75,810	75,810	
03	鉄道軌道輸送対策事業費補助金(秋田臨海鉄道)	秋田臨海鉄道の鉄道軌道による輸送の高度化を図るために助成する。	1,970						
財源内 記			400,715	346,935	459,107	459,107	459,107	459,107	
国庫補助金									
県債			212,900	148,300	309,700	309,700	309,700	309,700	
その他			92,899	99,247	74,661	74,661	74,661	74,661	
一般財源			94,915	99,389	74,746	74,746	74,746	74,746	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標名									指標の種類
指標式									○成果指標 ○業績指標
①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度	
目標a	0	0	0	0	0	0	0	0	
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
b/a									
東北及び全国の状況									
②データ等の出典									
③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ○ 翌年度 月 ○ 翌々年度 月									

指標名									指標の種類
指標式									○成果指標 ○業績指標
①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度	
目標a	0	0	0	0	0	0	0	0	
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
a/b									
東北及び全国の状況									
②データ等の出典									
③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

①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。

②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
必要性の観点	課題に照らした妥当性 ● a ○ b ○ c <small>（鉄道の安全な運行が確保されており、妥当である。）</small>	○ A ● B ○ C
	住民ニーズに照らした妥当性 ○ a ● b ○ c <small>（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。）</small>	
	県関与の妥当性（民間、市町村、国との役割分担） ● a ○ b ○ c <input type="checkbox"/> 法令・条例上の義務 <input type="checkbox"/> 内部管理事務 <input checked="" type="checkbox"/> 県でなければ実施できないもの <input type="checkbox"/> 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 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】 鉄道の安全な運行を確保することが目的であり、数値的な指標を設定することはできない。	○ 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 $\left[\frac{\text{令和02年度の効果}}{\text{令和02年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] = \text{（指標Ⅰ）}$ $\left[\frac{\text{令和02年度の効果}}{\text{令和02年度の決算額}} \right] / \left[\frac{\text{令和01年度の効果}}{\text{令和01年度の決算額}} \right] = \text{（指標Ⅱ）}$ 【評価への適用不可又はcの場合の理由】
総合評価	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】 コスト縮減に努めて適切に費用を積算する他、整備計画の適宜見直し等を行っている。	○ C
	● A継続 ○ B改善して継続 ○ C見直し ○ D休廃止 ○ E終了 <small>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。</small>	

2次評価		評価結果
総合評価	必要性 - A - B - C 有効性 - A - B - C 効率性 - A - B - C <small>（2次評価対象外）</small>	○ A継続 ○ B改善して継続 ○ C見直し ○ D休廃止 ○ E終了
	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		

(様式4) 継続事業中間評価調査 (令和03 年度実施事業) (事前評価 年)

評価確定日(令和03 年 04 月 20 日)

事業コード	04060403	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	地方鉄道運営費補助事業	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	小松勝統	
				担当者名	佐藤亘	
					事業年度	昭和59年度 ~ 令和99年度

評価対象事業の内容		事業年度	昭和59年度 ~ 令和99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>本県の第三セクター鉄道は、過疎化や少子高齢化、モータリゼーションの進行等により、旅客数が伸び悩み、厳しい経営状況となっているため、鉄道事業経営の安定化を図り、地域の発展に資するよう鉄道事業に必要な経費を補助する。</p>	<p>3. 事業目的 (どういう状態にしたいのか)</p> <p>会社の経営基盤を安定させることにより、鉄道の存続による沿線住民の移動手段の確保、生活交通の利便性向上、地域の振興と交流促進、災害に強い県土づくり (複数交通ルートの確保)、同時輸送力の確保、安全な輸送の確保などを図る。</p> <p>(重点施策推進方針との関係) <input type="radio"/> 重点事業 <input checked="" type="radio"/> 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>過疎化、少子高齢化、モータリゼーションの進行等により、鉄道事業は大変厳しい状況にある。</p>	<p>4. 目的達成のための方法</p> <p>①事業の実施主体 県</p> <p>②事業の対象者・団体 秋田内陸縦貫鉄道株、由利高原鉄道株</p> <p>③達成のための手段</p> <p>秋田内陸縦貫鉄道：北秋田市、仙北市が合計2億円の運営費補助を行い、県は両市に5千万円を負担割合に応じて補助する。由利高原鉄道：由利本荘市が前年度経常損失額を全額補助し、県は市に対して市補助額の1/4以内かつ1,800万円を上限とし補助する。</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>①ニーズを把握した対象 <input checked="" type="checkbox"/> 受益者 <input checked="" type="checkbox"/> 一般県民 (時期： R02 年 06 月)</p> <p>②ニーズの変化の状況 <input type="radio"/> a 増大した <input checked="" type="radio"/> b 変わらない <input type="radio"/> c 減少した</p> <p>③ニーズの把握の方法</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> アンケート調査 <input type="checkbox"/> 各種委員会及び審議会 <input checked="" type="checkbox"/> ヒアリング <input type="checkbox"/> インターネット</p> <p><input type="checkbox"/> その他の手法 (具体的に)</p> <p>④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容</p> <p>例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>5. 昨年度の評価結果等 <input checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 改善 <input type="radio"/> 見直または休廃止</p> <p>①評価の内容</p> <p>(一次評価結果) 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。</p> <p>②評価に対する対応</p> <p>沿線の高校生や企業等への営業活動により地域住民の利用拡大を図るとともに、観光利用の促進を図る。</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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画
01	地方鉄道運営費補助金 (内陸縦貫鉄道)	秋田内陸縦貫鉄道の運営費補助 (県単独事業)	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	
02	地方鉄道運営費補助金 (由利高原鉄道)	由利高原鉄道の運営費補助 (県単独事業)	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	
財源内記			68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	
左の説明									
	国庫補助金								
	県債								
	その他								
	一般財源		68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	

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I	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	200,000	200,000	0	0	0	0	0	
	実績b	188,224	184,158	0	0	0	0	0	
	a/b	106.3%	108.6%						
	東北及び全国状況 資料なし								
	②データ等の出典 秋田内陸縦貫鉄道株式会社								
	③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ● 翌年度 06月 ○ 翌々年度 月								
指標II	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
	目標a	90,309	98,559	0	0	0	0	0	
	実績b	98,135	95,714	0	0	0	0	0	
	a/b	92%	103%						
	東北及び全国状況 資料無し								
	②データ等の出典 由利高原鉄道株式会社								
	③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

①指標を設定することが出来ない理由

②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 ● 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 沿線地域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、多額の経営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】 沿線人口の減少に伴って利用者数が減少しているが、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 〔令和1年度の効果〕 / 〔令和2年度の決算額〕 = (指標I) 〔令和2年度の効果〕 / 〔令和1年度の決算額〕 = (指標II) 【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	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。	○ A ● B ○ C
	● A継続 ○ B改善して継続 ○ C見直し ○ D休止 ○ 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、県は経営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に、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	小松勝統
		担当者名	佐藤亘		

評 価 対 象 事 業 の 内 容		事業年度	平成23年度 ~ 令和9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>		<p>3. 事業目的 (どういった状態にしたいのか)</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) <input type="radio"/> 重点事業 <input checked="" type="radio"/> 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>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>4. 目的達成のための方法</p> <p>①事業の実施主体 県</p> <p>②事業の対象者・団体 一般県民</p> <p>③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>2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの)</p> <p>①ニーズを把握した対象 <input checked="" type="checkbox"/> 受益者 <input checked="" type="checkbox"/> 一般県民 (時期: R02年 06月)</p> <p>②ニーズの変化の状況 <input type="radio"/> a 増大した <input checked="" type="radio"/> b 変わらない <input type="radio"/> c 減少した</p> <p>③ニーズの把握の方法</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> アンケート調査 <input type="checkbox"/> 各種委員会及び審議会 <input checked="" type="checkbox"/> ヒアリング <input type="checkbox"/> インターネット</p> <p><input type="checkbox"/> その他の手法 (具体的に)</p> <p>④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>5. 昨年度の評価結果等 <input checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 改善 <input type="radio"/> 見直しまたは休廃止</p> <p>①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>②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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06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	2,857	2,671	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							
国庫補助金			4,257	4,071	4,235	4,235	4,235	4,235		
県債										
その他の										
一般財源			4,257	4,071	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
①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
目標a	271,000	139,000	0	0	0	0	0	
実績b	263,672	179,991	0	0	0	0	0	
b/a	97.3%	129.5%						
東北及び全国の状況 なし								
②データ等の出典 秋田内陸縦貫鉄道調べ								
③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ● 翌年度 06月 ○ 翌々年度 月								
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
①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度
目標a	202,000	151,000	0	0	0	0	0	
実績b	158,862	131,470	0	0	0	0	0	
b/a	78.6%	87.1%						
東北及び全国の状況 なし								
②データ等の出典 由利高原鉄道調べ								
③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

①指標を設定することが出来ない理由

②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 【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。	○ A ● B ○ C
	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 □ 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】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】 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2年度の効果〕 / 〔令和01年度の効果〕 = (指標Ⅰ) 〔令和2年度の決算額〕 / 〔令和01年度の決算額〕 = (指標Ⅱ) 【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	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、コスト縮減に努めている。	○ A ● B ○ C
	● A継続 ○ B改善して継続 ○ C見直し ○ D休止 ○ 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	04060501	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	空港安全対策事業	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	05	施策目標(指標)名	その他施策関連事業			
部局名	建設部	課室名	港湾空港課	班名	調整・クルーズ・空港班			
			(tel)	2541	担当課長名	伊藤 邦昭	担当者名	櫻庭 憲人

評 価 対 象 事 業 の 内 容		事業年度	平成27年度 ~ 令和69年度
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) 県管理空港において、空港周辺の樹木が、航空法第49条に定める制限表面を突出又は近接し、安全な離着陸のために必要な空間を確保できていない状態となっていることから、同法に基づき対象樹木を除去し、航空機運航の安全を確保する必要がある。	3. 事業目的 (どういった状態にしたいのか) 制限表面を突出又は近接している樹木を速やかに除去し、航空機の安全な運航を確保する。 (重点施策推進方針との関係) <input type="radio"/> 重点事業 <input checked="" type="radio"/> その他事業		
1-2. 外部環境の変化及び事業推進上の課題 平成27年度に大館能代空港において実施した障害物測量調査の結果、制限表面を突出した樹木が確認された。国要領に基づき、国土交通省へ不適切事項処理報告及び改善計画を提出したことで、同年度に実施された国土交通省の定期検査では指摘対象外として取り扱われたが、是正措置を継続するよう指導を受けた。	4. 目的達成のための方法 ①事業の実施主体 県 ②事業の対象者・団体 突出・近接樹木等所有者 ③達成のための手段 障害物測量調査を実施、突出又は近接した樹木の補償、除去を行う。		
2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの) ①ニーズを把握した対象 <input checked="" type="checkbox"/> 受益者 <input type="checkbox"/> 一般県民 (時期: R01年 12月) ②ニーズの変化の状況 <input type="radio"/> a 増大した <input checked="" type="radio"/> b 変わらない <input type="radio"/> c 減少した ③ニーズの把握の方法 <input type="checkbox"/> アンケート調査 <input type="checkbox"/> 各種委員会及び審議会 <input type="checkbox"/> ヒアリング <input type="checkbox"/> インターネット <input checked="" type="checkbox"/> その他の手法 (具体的に 航空会社等ヒアリング) ④ニーズの具体的内容及び変化の状況の内容 定期便等航空の安全に係る事項であることから、早期の除去を要請されている。	5. 昨年度の評価結果等 <input checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 改善 <input type="radio"/> 見直しまたは休廃止 ①評価の内容 (一次評価結果) 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評価に対する対応 引き続き、突出又は近接した樹木の除去を進めた。		

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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	全体(最終)計画	
01	空港安全対策事業	県管理空港において、空港周辺の樹木が制限表面を突出又は接近していることから、航空法第49条に基づき対象樹木を除去し、航空機運航の安全性を確保する。	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	
財源内記			40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	
国庫補助金										
県債										
その他										
一般財源			40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	

7. 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

指標名									指標の種類
指標式									○成果指標 ○業績指標
①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度	
目標a	0	0	0	0	0	0	0	0	
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
a/b									
東北及び全国の状況									
②データ等の出典									
③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ○ 翌年度 月 ○ 翌々年度 月									

指標名									指標の種類
指標式									○成果指標 ○業績指標
①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度	
目標a	0	0	0	0	0	0	0	0	
実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
a/b									
東北及び全国の状況									
②データ等の出典									
③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

①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。

②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 [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。	● A ○ B ○ C
	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 ■ 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] 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2年度の効果〕 / 〔令和01年度の効果〕 = (指標I) 〔令和2年度の決算額〕 / 〔令和01年度の決算額〕 = (指標II) 【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	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。	○ A ● B ○ C
	● 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	小松 勝統
		担当者名	宮川 健一		

評 価 対 象 事 業 の 内 容					
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。			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		

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。			4. 目的達成のための方法 ①事業の実施主体 県 (国の税政策によるところが大きい) ②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 ③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。		
---	--	--	---	--	--

2. 住民ニーズの状況(事業継続中に把握したもの) ①ニーズを把握した対象 ■ 受益者 □ 一般県民 (時期: R03 年 03 月) ②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 ③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) ④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)			5. 昨年度の評価結果等 ●継続 ○改善 ○見直または廃止 ①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。		
--	--	--	--	--	--

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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06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。	177,248	169,398	176,437	176,437	176,437	176,437	
財源内記		左 の 説 明	177,248	169,398	176,437	176,437	176,437	176,437	
国庫補助金									
県債									
その他									
一般財源			177,248	169,398	176,437	176,437	176,437	176,437	

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I	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	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度	
	目標a	3,940	3,940	0	0	0	0	0	3940	
	実績b	4,167	4,212	0	0	0	0	0	0	
	b/a	105.8%	106.9%							
	東北及び全国状況 なし									
	②データ等の出典 秋田運輸支局調べ									
	③把握する時期 ○ 当該年度中 月 ● 翌年度 07月 ○ 翌々年度 月									
指標II	指標名								指標の種類	
	指標式								○成果指標 ○業績指標	
	①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	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	最終年度	
	目標a	0	0	0	0	0	0	0	0	
	実績b	0	0	0	0	0	0	0	0	
	a/b									
	東北及び全国状況									
	②データ等の出典									
	③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

①指標を設定することが出来ない理由

②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 【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。	○ A ● B ○ C
	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。	
	県関与の妥当性(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】 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2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 〔令和2年度の効果〕 / 〔令和01年度の効果〕 = (指標I) 〔令和2年度の決算額〕 / 〔令和01年度の決算額〕 = (指標II) 【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	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。	○ A ● B ○ C
	● A継続 ○ B改善して継続 ○ C見直し ○ D休止 ○ 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		
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		