

南あわじ市 平成 20 年度 事務事業評価シート 新規 継続
(団体用)

I 基本事項

| | | | | | |
|-------------------|---|--|-------------------|-------------|----------|
| | | 整理番号 | | 145 | |
| 事業名 | 離島航路補助金 | | 予算科目 | 会計 | 一般会計・1 |
| 担当部課名 | 市長公室 | | | 款 | 総務費・2款 |
| 電話 | 0799 - 43 - 5002 | | | 項 | 総務管理費・1項 |
| 事業分類 | <input type="checkbox"/> 義務的(法定)事務 | 法的根拠 (法令、条例、要綱等) | 目 | 離島振興対策費・11目 | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> 任意的(自治)事務 | | 離島航路整備法/市補助金等交付規則 | | |
| 南あわじ市総合計画 施策体系 | まちづくりの柱 | 人づくり 知恵あふれ 郷土愛が満ちるまちづくり | | | |
| | まちづくりの目標 | 情熱と生きる喜びあふれるまち[生きがい] | | | |
| | 施策目標 | 地域コミュニティや世代間のふれあいを通じ、互いの人権を尊重し、感謝・思いやりのある人を育てる | | | |

II Plan&Do (計画・事業内容、団体内容、投入資源)

| | | | | | | | |
|--|--|---|------------------------------|-------------------------------|---------|-----------|------|
| 団体の概要 | (どのような団体か) | | | | | | |
| | 離島である沼島と淡路島(土生港及び洲本港)を結ぶ航路事業を営む民間の株式会社(株式会社沼島汽船) | | | | | | |
| | (構成員内訳) | | | | | | |
| | 代表取締役、以下取締役2人、監査役1人 | | | | | 役員構成人数(人) | |
| | | | | | | 4 | |
| | 事務局の所在 (直接事務執行部署) | <input checked="" type="checkbox"/> 補助団体 | <input type="checkbox"/> 市役所 | <input type="checkbox"/> 市単位 | () | | |
| | | | | <input type="checkbox"/> 旧町単位 | () | | |
| | | | | <input type="checkbox"/> 旧村単位 | () | | |
| | 団体の概要 | 活動対象(誰を・どのような状況の人を) | | | | | |
| | | 沼島離島地域の市民及び南あわじ市への観光客 (上記の対象人数は、平成19年度の乗船客の年間の延べ人数=121,141人) | | | | | 対象人数 |
| | | | | | 121,141 | | |
| 活動目的(どのような状態になってもらいたいのか、事業を実施する「本来の目的」を記入) | | | | | | | |
| 離島における過疎化、高齢化の進行による輸送需要の低迷、人件費等諸経費の増加、また燃料油の高騰により欠損額が増加するにもかかわらず、国の補助も安定しない中、市が残額を補填することにより、公共交通としての離島航路を存続させる。 もって、島民の生活の足を確保するとともに、観光・交流人口の増加を引き金とした、地域の活性化を図る。 | | | | | | | |
| 団体の概要 | 活動内容 | | | | | | |
| | (主な事業、具体的な活動内容等) | | | | | | |
| | 離島航路事業者の前年度欠損額のうち、国が標準的な賃率や経費単価に基づき標準化した欠損額補助を行い、県が国査定欠損額(約25%)を補助する。その後離島航路業者の実質欠損額に対して市補助金等交付規則に基づき、補助(補填)を行う。 ・H18決算:国補助54,476,350円、県補助金25,200,000円、市補助金21,018,514円 (H17欠損:100,694,864円) ・H19決算:国補助67,637,238円、県補助金29,163,000円、市補助金19,429,335円 (H18欠損:116,229,573円) ・H20予算:国補助73,611,173円、県補助金17,032,000円、市補助金3,045,160円 (H19欠損:93,688,333円) ・H21見込:国補助56,348,000円、県補助金5,246,000円、市補助金34,104,000円 (H19欠損:95,698,000円) | | | | | | |
| 補助金算出根拠 | | (欠損額) - (国庫補助金) - (県補助金) = (市補助金) | | | | | |
| 補助交付期間 | | <input type="checkbox"/> 平成 年度 ~ 平成 年度 <input checked="" type="checkbox"/> 設定なし | | | | | |
| 合併協議事務調整内容 | (合併前における事業実施団体と合併時における事務調整経緯) | | | | | | |
| | <input type="checkbox"/> 旧緑町 <input type="checkbox"/> 旧西淡町 <input type="checkbox"/> 旧三原町 <input checked="" type="checkbox"/> 旧南淡町 <input type="checkbox"/> 旧広域事務組合 <input type="checkbox"/> 新市から 旧町の時代から離島航路の維持は重要課題として取り組まれていたことから、合併協議において、現行のとおり新市に引き継ぐこととされた。 | | | | | | |

| | | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 | 平成21年度 |
|---------------------------|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 資源配分 (インプット) | 直接事務費 (千円) | 21,019 | 19,429 | 3,045 | 34,104 |
| | 離島行路補助金 | 21,019 | 19,429 | 3,045 | 34,104 |
| | 事務局事務費 (市が事務局の場合) | | | | |
| | 財 源 (千円) | | | | |
| | 国 | | | | |
| | 県 | | | | |
| | 起債 | | | | |
| | その他 | | | | |
| | 一般財源[A] | 21,019 | 19,429 | 3,045 | 34,104 |
| | 人件費(正規職員)[B] (千円) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 平均人件費(1日当り) | 29.9 | 30.1 | 27.9 | 27.9 |
| | 事業量1(事業に要した日数) | | | | |
| | 事業量2(事業に要した人数) | | | | |
| | 年間経費([A]+[B]) | 21,019 | 19,429 | 3,045 | 34,104 |
| | 「目的」対象一人当り経費 (千円) | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 受益者人数(121,141) 1人当り経費(千円) | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | |
| 経費に関する 補足説明 | 平成21年度から県補助金の算定方法が変更される予定である。 | | | | |

Ⅲ Check (事業の自己評価・一次評価)

| 費用対効果 | (費用対効果の分析、問題点・課題などを記入。) 沼島住民の生活の足として、また観光客の足として利用されているため、有効と言える。 ただし、受益者は限られており、利用者一人当たりの経費である数値としては、あまりにも高額であることは事実である。 | 自己評価 (5点評価) | | | | | | |
|-------|---|--|----|----|-------|---|-----|---|
| | | 2 | | | | | | |
| 必要性 | 公共性の高低 <input type="checkbox"/> 高 <input checked="" type="checkbox"/> 中 <input type="checkbox"/> 低 (公共性、市民ニーズ、緊急性などを分析、問題点・課題などを記入。) 航路自体は、沼島住民の足として欠かせない存在であり、島民にとっては、最重要な補助金である。 ただし、受益者負担の公平性からみれば、補助割合を下げる等の余地はあると思われるが、現状においては国や県に対し、市の負担が少なくなるよう要望することが肝要であると考えます。 | 自己評価 (5点評価) | | | | | | |
| | | 4 | | | | | | |
| 総合評価 | (1)基本的には、航路存続を考えれば、補助金の支出は仕方が無いと考える。 (2)受益者負担の公平性を考慮に入れるならば、運賃の値上げと運航便数の減便は、今後も検討すべきことと考える。ただし、地元島民との十分な合意形成が必要である。 (3)事業者に対し、経費節減を指導していくのは当然ではあるが、燃料油等の高騰も顕著であり、国、県等への更なる支援要請についても、その考え方の見直し等も含めて要望していく必要がある。 | <p>評価グラフ</p> <table border="1"> <caption>評価グラフ</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>評価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>費用対効果</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>必要性</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | 項目 | 評価 | 費用対効果 | 2 | 必要性 | 4 |
| 項目 | 評価 | | | | | | | |
| 費用対効果 | 2 | | | | | | | |
| 必要性 | 4 | | | | | | | |

IV Action&Plan (改善・改革の内容及び次年度以降の計画)

| | 平成21年度にできる改善・改革 | 平成22年度以降にできる中期的な改善・改革 |
|------------------------------|--|--|
| 今後の方向性とその理由 | <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 休止・廃止 <input type="checkbox"/> 事務局変更 <input type="checkbox"/> 手法見直し <input type="checkbox"/> 予算充実 <input type="checkbox"/> 予算削減 | <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 休止・廃止 <input type="checkbox"/> 事務局変更 <input type="checkbox"/> 手法見直し <input type="checkbox"/> 予算充実 <input type="checkbox"/> 予算削減 |
| | <p>島民の生活の足ともいえる航路の維持のためには、今後も補助をしていく必要がある。ただし、航路事業者に対する更なる経営改善の指導を行うとともに運賃の値上げ、航路便数等の減便及び洲本航路の減便・廃止等を検討していく必要もある。</p> | 同左 |
| (現状維持以外の改善方法) | | |
| 改善によって期待される効果 (現状維持以外の場合) | | |
| (現状維持の場合も記入) | 仮に 補助金、交付金を廃止した場合に予測される影響(プラス面、マイナス面) 離島航路が維持できなくなり、航路業者撤退等により、沼島住民の生活を脅かすことになる。 | |