

局 施 策 評 価 票

平成 **21** 年度実施施策

A時点: -	B時点: -	C時点: 22. 7月

局名	産業経済局
-----------	--------------

基本計画	柱 街を支える
	大項目 都市の発展を支える拠点地区の整備
	取組みの方針 戦略的拠点の機能強化

担当局 / 総務担当課名	産業経済局	産業政策課
連絡先	582 - 2299	

21年度計画

-1-(3)-

施策名	広域観光拠点の整備
------------	------------------

施策の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	広域観光拠点である門司港レトロ地区において、観光拠点としての機能の充実を進め、観光とまちづくりが一体となった地域の振興に取り組みます。
	その結果、実現を目指す取組みの方針名	戦略的拠点の機能強化

	成果指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)		現状値		平成21年度	目標値		
	年度	平成20年	計画	実績		年度	平成25年	
施策の成果	門司港レトロ地区の観光客数		年度	平成20年	計画		年度	平成25年
	門司港レトロ地区は市内で最も観光客が訪れる地区であり、本市の観光行政において重要な役割を担う地区であるため、レトロ地区への観光客数(暦年)を成果指標に設定しました。		現状値	349.3万人	実績	357.7 万人	目標値	
					達成度	%		
			年度		計画		年度	
			現状値		実績		目標値	
					達成度	%		
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度:執行額]				事業費	43,094 千円	構成事業にかかった人件費の目安(21年度)	
					うち一般財源	22,025 千円	12,000 千円	

局施策に対する担当局の評価

局施策の評価	21年度評価	主な分析理由
	B	門司港レトロ地区の集客増加の取組のひとつとして、休止中の臨港鉄道を活用して、門司港レトロ地区と和布刈地区との間に観光列車を走らせるとともに、観光列車のPRを行い、観光拠点として魅力の向上に努めました。その結果、平成21年度は、門司港レトロ地区の観光客数は前年度より約8万増加しました。
今後の局施策の方向性	今後も、門司港レトロ地区の新たな魅力を形成するとともに、回遊性の向上や、滞在時間の長時間化などに取り組みます。	

【局施策評価】 A:大変良い状況にある B:概ね良い状況にある C:概ね良い状況とまでは言えない D:不十分な状況にある

評価担当部署の意見

適切な評価 下記のとおり

目標値の考え方を示すことが必要と考えます。
広域観光拠点としての他の地区についての言及があれば、より良い内容になると考えます。

施策名 広域観光拠点の整備

構成事業名	事業費			事業にかかった 人件費の目安 (21年度)	経費分類 裁量的経費 義務的経費 特別経費(重点) 特別経費(臨時)	今後の方向性		
	C時点[21年度:執行額]					21年度	21年度	21年度
門司港レトロ観光列車推進事業			43,094 千円	12,000 千円	特別経費(重点)・ 裁量的経費			工
事業費のうち一般財源			22,025 千円					
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円	千円				
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円	千円				
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円	千円				
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円	千円				
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円	千円				
			千円	千円				
事業費のうち一般財源			千円	千円				

局施策全体のコスト	21年度		
	事業費	人件費(目安)	
	43,094 千円	12,000 千円	
施策全体の事業費のうち一般財源	22,025 千円		

局施策の
21年度評価

B

【局施策評価】
A: 大変良い状況にある
B: 概ね良い状況にある
C: 概ね良い状況とまでは言えない
D: 不十分な状況にある

【事業の今後の方向性】 A: 事業の見直しを図ることが可能 I: 休止・廃止を検討 U: 現状のまま進めることが適当 E: 終了

事業評価票

平成21年度実施事業	新規	継続

A時点: -	B時点: -	C時点: 22.7月

担当局/課	産業経済局 門司港レトロ課
連絡先	322-1188

基本計画	柱	街を支える
	大項目	都市の発展を支える拠点地区の整備
	取組みの方針	戦略的拠点の機能強化
	主要施策	広域観光拠点の整備

関連計画	
事業期間	
経費区分	特別経費(重点)・裁量的経費

-1-(3)-

事業名	門司港レトロ観光列車推進事業
-----	----------------

事業的概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	既存ストックである休止した臨港鉄道を活用して、門司港レトロ地区と和布刈地区との間に観光列車を運行します。 (1)新たな観光資源...鉄道と港で栄えた門司港の歴史を物語る貴重な地域の資源である休止した貨物線を活用し、魅力ある列車を運行することにより、新たな観光資源を創出します。(2)回遊性の向上...門司港地区と和布刈地区の回遊性の向上を図ることにより、観光客の滞在時間の長時間化を図ります。(3)新たな広域観光ルートの形成...列車及び閉門人道トンネルを経由した下関との新たな広域観光ルートを形成します。			
	その結果、実現を目指す施策名と成果	施策名	広域観光拠点の整備	成果	門司港レトロ地区の観光客数

目的実現の為に実施する内容 【手段】	実施工程	当初計画	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	計画変更理由		
	現状	21年4月から開業を目指す 定期運行期間 21年4月～21年11月 及び22年3月								
	実施状況	成果・活動指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)						平成21年度	目標	
		門司港レトロ観光列車の運行状況						計画	9ヶ月	年度
		鉄道事業という開業自体が困難な取り組みについて各種の課題を克服し、休止していた臨港鉄道を活用して、観光列車という新たな施設の供用を開始し、計画通り開業すること、また、運行事業者と協力し、事故なく運行を継続することが必須であるため、これらについて尽力します。						実績	9ヶ月	内容
								達成度	100.0%	年度
							計画		年度	
							実績	%	内容	
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度:執行額]						事業費	43,094千円	事業にかかった 人件費の目安(21年度)	
							うち一般財源	22,025千円	12,000千円	
単年度計画										

【事業の実施結果・進捗状況の確認】	
実施結果	21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。 鉄道事業免許取得、施設整備等を完了し、計画どおり平成21年4月26日から門司港レトロ観光列車の運行を開始し、予定の期間運行を行いました。

【事業の再検証】													
評価	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">3</td> <td>新たな観光資源の創出、観光客の滞在時間の長時間化、新たな広域観光ルートの形成が実現し、観光地としての魅力が底上げされました。成果目標である門司港レトロ地区の観光客数向上にも貢献度は「高い」と考えます。しかし、成果目標の実現には、観光列車だけでなく、門司港レトロ地区の他施設はもちろんのこと、民間を含めた北九州市全体の魅力向上が必要であり、また、21年度は高速道路料金改定など観光客数に影響を及ぼす外的な要因もあったため、有効性については「やや高い」と評価します。</td> </tr> <tr> <td>経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td>1編成1閉塞という路線にすることで、信号設備など通常必要となる設備投資を不要とする、上下分離方式による事業体系とすることで必要最小限の人員で事業を実施するなどの工夫をしており、経済性・効率性は高いと考えます。21年度以前の投資額を含め、年間の利用者数が10万人を超える観光施設の建設、運営のコストとしては、本市の他施設と比較して過大ではないと考えます。ただし、将来的な施設整備、沿線の災害対策等のリスクを考えた場合、経済性においては疑問が多く残ります。</td> </tr> <tr> <td>適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td>平成17年10月に路線休止手続きを行い、観光列車の運行計画が進まなければ、数年以内に「路線廃止」に追い込まれる可能性もあったため、適時性は高いと考えます。</td> </tr> <tr> <td>市の関与の必要性 実施主体として市が適切なものか、市の関与をなくすることはできないのか。</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td>民間事業者との協同(上下分離方式(施設保有:北九州市、運行:平成筑豊鉄道))で事業を実施しています。事業化にあたり検討を重ねた結果、現状の事業体系となっており、市の関与をなくすることは困難であるため、適当と考えます。</td> </tr> </table>	有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。	3	新たな観光資源の創出、観光客の滞在時間の長時間化、新たな広域観光ルートの形成が実現し、観光地としての魅力が底上げされました。成果目標である門司港レトロ地区の観光客数向上にも貢献度は「高い」と考えます。しかし、成果目標の実現には、観光列車だけでなく、門司港レトロ地区の他施設はもちろんのこと、民間を含めた北九州市全体の魅力向上が必要であり、また、21年度は高速道路料金改定など観光客数に影響を及ぼす外的な要因もあったため、有効性については「やや高い」と評価します。	経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。	3	1編成1閉塞という路線にすることで、信号設備など通常必要となる設備投資を不要とする、上下分離方式による事業体系とすることで必要最小限の人員で事業を実施するなどの工夫をしており、経済性・効率性は高いと考えます。21年度以前の投資額を含め、年間の利用者数が10万人を超える観光施設の建設、運営のコストとしては、本市の他施設と比較して過大ではないと考えます。ただし、将来的な施設整備、沿線の災害対策等のリスクを考えた場合、経済性においては疑問が多く残ります。	適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。	4	平成17年10月に路線休止手続きを行い、観光列車の運行計画が進まなければ、数年以内に「路線廃止」に追い込まれる可能性もあったため、適時性は高いと考えます。	市の関与の必要性 実施主体として市が適切なものか、市の関与をなくすることはできないのか。	4	民間事業者との協同(上下分離方式(施設保有:北九州市、運行:平成筑豊鉄道))で事業を実施しています。事業化にあたり検討を重ねた結果、現状の事業体系となっており、市の関与をなくすることは困難であるため、適当と考えます。
有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。	3	新たな観光資源の創出、観光客の滞在時間の長時間化、新たな広域観光ルートの形成が実現し、観光地としての魅力が底上げされました。成果目標である門司港レトロ地区の観光客数向上にも貢献度は「高い」と考えます。しかし、成果目標の実現には、観光列車だけでなく、門司港レトロ地区の他施設はもちろんのこと、民間を含めた北九州市全体の魅力向上が必要であり、また、21年度は高速道路料金改定など観光客数に影響を及ぼす外的な要因もあったため、有効性については「やや高い」と評価します。											
経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。	3	1編成1閉塞という路線にすることで、信号設備など通常必要となる設備投資を不要とする、上下分離方式による事業体系とすることで必要最小限の人員で事業を実施するなどの工夫をしており、経済性・効率性は高いと考えます。21年度以前の投資額を含め、年間の利用者数が10万人を超える観光施設の建設、運営のコストとしては、本市の他施設と比較して過大ではないと考えます。ただし、将来的な施設整備、沿線の災害対策等のリスクを考えた場合、経済性においては疑問が多く残ります。											
適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。	4	平成17年10月に路線休止手続きを行い、観光列車の運行計画が進まなければ、数年以内に「路線廃止」に追い込まれる可能性もあったため、適時性は高いと考えます。											
市の関与の必要性 実施主体として市が適切なものか、市の関与をなくすることはできないのか。	4	民間事業者との協同(上下分離方式(施設保有:北九州市、運行:平成筑豊鉄道))で事業を実施しています。事業化にあたり検討を重ねた結果、現状の事業体系となっており、市の関与をなくすることは困難であるため、適当と考えます。											
今後の方向性	I	評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。 ア:事業の見直しを図ることが可能 イ:休止・廃止を検討 ウ:現状のまま進めることが適当 エ:終了											