

コード	名称	区分	コード	名称
事業名	76 鉄道網整備促進事業	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本 施策	49 広域的な道路・交通環境を整備する	目	06	企画費
		細目	122	地域振興経費
		細々目	51	鉄道網整備促進経費
行革大綱の重点事項番号				
担当部課名	コード 40100 名称 企画財政部企画課	担当者氏名	宮田 竜磨	連絡先 22 - 9621 (内線) 4115

事務事業の概要(Plan)

対象(誰を、何を)	関西本線利用者 草津線利用者	※対象件数
成果(どうする)	佐那具駅運営業務: 駅員無配置駅である佐那具駅における出札及び清掃など管理業務を受委託して利用者の利便向上と利用促進を図る。 伊賀上野駅トイレ維持管理業務: 篤志家から寄付を受けたトイレの維持管理を行い、駅利用者の利便を図る。 草津線複線化促進: 伊賀市から滋賀、京都方面への最速ルートである同線の複線化を促進する。	
根拠法令・要綱等		
開始年度	平成 年度	関連事業
終了年度	平成 年度	
H23 事業 内容	佐那具駅構内営業運営委員会へ出札業務、除草等を委託 伊賀上野駅トイレについては、用便紙の補充と浄化槽等施設の維持管理 滋賀県草津線複線化促進期成同盟会員として草津線の利用促進事業(新事業として、スタンプラリーを実施)を行うとともに、JR京都支社などへ複線化に向けた要望活動を実施	
社会情勢の 変化等	草津線複線化: 同盟会の活動として、利用増に直結する具体的活動に力を入れている。また併せて部分複線化の具体化に向けて滋賀県を中心に鉄道事業者への働きかけを積極的におこなっていることから、今後、費用負担についての検討も必要になる。	

整備内容(「施設の建設」「整備事業」のみ記入)

1 建設用地	
2 建設面積 (延床面積)	
3 規模・構造	
4 総事業費	千円

運営体制(「施設の建設」「施設の管理・運営」のみ記入)

1 運営主体 (委託先)	[ ]
2 配置人員	人
3 年間運営費	千円
4 市内の 類似施設	

事務事業実施にかかる業績とコスト(Do)

活動指標	指標名	単位	実績値		目標値	
			H22	H23	H24	H25
	佐那具駅除草作業(作業指定月数)	月	目標	4	目標	4
			実績	4	実績	4
	伊賀上野駅トイレ浄化槽保守点検及び清掃業務	回	目標	4	目標	4
			実績	4	実績	4

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	実績値		目標値	
				H22	H23	H24	H25
	乗車券等販売手数料等	事業がどれだけ地域の利用につながっているか	千円	目標	1,455	目標	1,455
				実績	1,296	実績	1,310
				目標		目標	
				実績		実績	

投入コスト	直接事業費計(A)	H22 決算	H23 決算	H24 当初予算	H25 当初要求	
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	
A の 財 源 内 訳	国庫支出金	4,253	4,311	4,333	4,386	
	県支出金					
	地方債					
	その他	1,297	1,311	1,454	1,454	
	一般財源	2,956	3,000	2,879	2,932	
	事業投入人件費(B)	0.5人	3,600	0.5人	3,600	0.5人
フルコスト(A)+(B)		7,853	7,911	7,933	7,986	

事務事業の評価(Check)

判断の基準(該当項目に○をつけてください)		備考欄(特記事項)
必要性	【必1】法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業 【必2】個人の力だけでは対処し得ない社会的・経済的弱者を対象に、生活の安定を支援し、あるいは生活の安全網(セーフティネット)を整備する事業 【必3】特定の市民や団体を対象としたサービスであるが、サービスの提供を通じて対象者以外の第三者にも利益が及ぶ事業 【必4】市民にとっての必要性は高いが、多額の投資が必要、あるいは事業リスクや不確実性が存在するため、民間だけではその全てを負担しきれず、これを補完する事業 【必5】市民が社会生活を営むうえで必要な生活環境水準の確保を目的とした事業 【必6】市民の生命、財産、権利を擁護し、あるいは市民の不安を解消するために必要な規制、監視、指導、情報提供、相談等を目的とした事業 【必7】民間のサービスだけでは市域全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業 【必8】受益の範囲が不特定多数の市民に及び、サービス対価の徴収ができない事業 【必9】市の個性、特色、魅力を継承・発展・創造し、あるいは国内外へ情報発信することを目的とした事業 【必10】事業開始からの目標・目的を概ね達成している事業 【必11】国や県、民間が同様のサービスを提供している事業 【必12】事業の対象や環境の変化により、事業ニーズが薄れていない事業 【必12】【○をつけた場合、ニーズの具体的内容、根拠となるデータ等判断理由】 佐那具駅及び伊賀上野駅利用者の利便性確保は、地域の玄関口を守る意味から必要である。また、大量輸送機関である鉄道の整備促進は、地域振興の面から必要である。 財政状況を考慮し、事業を休廃止した場合、市民生活への影響が大きい事業 【必13】【○をつけた場合、影響の内容及び判断理由】 市民の生活に密着した駅や鉄道の利便性が低下し、地域振興を進める上で支障がある。	
有効性	【有1】事務事業の継続、達成度や実績を高めることで成果指標の向上が期待できる。 【有2】基本施策の目的を実現するために現在の事務事業の内容は適切であり、基本施策に対して貢献度も高い。 【有3】サービス水準や対象を見直す余地がある。	
達成度	【達1】当初設定した計画を 100% 実施している。【計画に遅れが生じている場合、改善策】 【達2】予算の繰越の有無 無 【予算の繰越がある場合、繰越の種別】	
効率性	【効1】他の事業主体の活用、事業移管が可能である。 【効2】基本施策の中で類似・重複する事務事業がある。 【事業名】 【効3】受益者負担を求めることができる事業である。 【効4】全体コストにおける負担構成は適正である。 【効5】コストに見合った効果となっていない。効果を絞り込むことでコストを削減する余地がある。	

昨年度の評価結果に基づく改善策への取り組み状況

改善策	平成26年度までに、佐那具駅におけるJR券購入を推進して手数料の増加を図る。
昨年度の取組状況	【状況】 計画のとおり進んでいる 【詳細】 東日本大震災に係る職員の被災地支援のための特急券等の購入及び職員の出張等で佐那具駅の利用に努めた。

今後の方向性(Action)

担当課長氏名	藤山 善之
事業の方向性	【方向性】 現状維持 【理由】 佐那具駅券業務等委託は、効率性を求めつつ駅利用者の利便の確保及び地域の玄関口を守る必要から継続する。伊賀上野駅トイレは、市有財産として適正管理を行う。草津線複線化促進期成同盟会、リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会への参画は、地域の振興及び活性化につながる目標達成のため継続し、関係自治体等と共に活動する。
現時点における課題、その他	佐那具駅券業務委託では、販売手数料の底上げのため地域における利用促進を図る必要がある。
課題、その他に対する改善策(いつまでに、何を、どうする)	平成26年度までに、佐那具駅におけるJR券購入を推進して手数料の増加を図る。

コード	名称	区分	コード	名称
事業名	78 関西本線電化促進事業	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本 施策	49 広域的な道路・交通環境を整備する	目	06	企画費
		細目	122	地域振興経費
		細々目	53	関西本線電化促進経費
行革大綱の重点事項番号				
担当課名	コード	40100		担当者氏名
	名称	企画財政部企画課		
		連絡先	22 - 9621 (内線) 4115	

事務事業の概要(Plan)

対象(誰を、何を)	JR関西本線及び同線を利用する市民並びに関係団体 等	※対象件数
成果(どうする)	JR関西本線加茂～亀山間の電化等近代化整備を実現することにより、同線の利便性向上のみならず、定住促進、観光誘客、広域交流人口の増加による伊賀市及び沿線の地域力向上を図る。これを促進するため、関係自治体、関係促進団体等と連携し粘り強く事業者等への働きかけを行い、同線の利用促進に向けた各種施策を展開する。	
根拠法令・要綱等		
開始年度	平成 24 年度	関連事業
終了年度	平成 24 年度	
H23 事業内容	加盟関係団体を通じた各種取り組みを行った。 関西本線木津亀山間複線電化促進同盟会(沿線ウォークの実施、JR西日本への要望活動、時刻表作成、啓発物品作成及びイベント時の啓発活動等) 関西本線複線電化促進連盟(JR西日本及びJR東海への要望活動、ホームページによるPR等) JR関西本線電化を進める会(沿線ウォークの実施、スタンプラリーの実施、JR西日本及びJR東海への要望活動、時刻表作成等) 三重県鉄道網整備促進期成同盟会(JR西日本及びJR東海への要望活動、啓発事業等)	
社会情勢の変化等		

整備内容(「施設の建設」「整備事業」のみ記入)

1 建設用地	
2 建設面積(延床面積)	
3 規模・構造	
4 総事業費	千円

運営体制(「施設の建設」「施設の管理・運営」のみ記入)

1 運営主体(委託先)	[ ]
2 配置人員	人
3 年間運営費	千円
4 市内の類似施設	

事務事業実施にかかる業績とコスト(Do)

活動指標	指標名	単位	実績値		目標値	
			H22	H23	H24	H25
要望等活動回数		回	目標	4	目標	4
			実績	4	実績	3
ウォーク実施回数		回	目標	3	目標	3
			実績	3	実績	3

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	実績値		目標値	
				H22	H23	H24	H25
ウォーク参加者数		鉄道沿線でウォークを開催することにより、鉄道の利用促進を図る	人	目標	500	目標	500
				実績	650	実績	480
				目標		目標	
				実績		実績	

投入コスト	Aの財源内訳	H22 決算		H23 決算		H24 当初予算		H25 当初要求	
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)		
直接事業費計(A)		1,443	1,493	1,442	1,442				
Aの財源内訳	国庫支出金								
	県支出金								
	地方債								
	その他	1,231	1,231	1,231	1,231				
事業投入人件費(B)		0.4人	2,880	0.4人	2,880	0.4人	2,880	0.4人	2,880
フルコスト(A)+(B)		4,323	4,373	4,322	4,322				

事務事業の評価(Check)

判断の基準(該当項目に○をつけてください)		備考欄(特記事項)
必要性	【必1】法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業 【必2】個人の力だけでは対処し得ない社会的・経済的弱者を対象に、生活の安定を支援し、あるいは生活の安全網(セーフティネット)を整備する事業 【必3】特定の市民や団体を対象としたサービスであるが、サービスの提供を通じて対象者以外の第三者にも利益が及ぶ事業 【必4】市民にとっての必要性は高いが、多額の投資が必要、あるいは事業リスクや不確実性が存在するため、民間だけではその全てを負担しきれず、これを補完する事業 【必5】市民が社会生活を営むうえで必要な生活環境水準の確保を目的とした事業 【必6】市民の生命、財産、権利を擁護し、あるいは市民の不安を解消するために必要な規制、監視、指導、情報提供、相談等を目的とした事業 【必7】民間のサービスだけでは市域全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業 【必8】受益の範囲が不特定多数の市民に及び、サービス対価の徴収ができない事業 【必9】市の個性、特色、魅力を継承・発展・創造し、あるいは国内外へ情報発信することを目的とした事業 【必10】事業開始からの目標・目的を概ね達成している事業 【必11】国や県、民間が同様のサービスを提供している事業 【必12】事業の対象や環境の変化により、事業ニーズが薄れていない事業 【必12】【○をつけた場合、ニーズの具体的内容、根拠となるデータ等判断理由】 財政状況を考慮し、事業を休廃止した場合、市民生活への影響が大きい事業 【必13】【○をつけた場合、影響の内容及び判断理由】 電化への取り組みを休廃止すれば、沿線住民の長年の悲願に応えることができなくなる。	
有効性	【有1】事務事業の継続、達成度や実績を高めることで成果指標の向上が期待できる。 【有2】基本施策の目的を実現するために現在の事務事業の内容は適切であり、基本施策に対して貢献度も高い。 【有3】サービス水準や対象を見直す余地がある。	
達成度	【達1】当初設定した計画を 100% 実施している。【計画に遅れが生じている場合、改善策】 【達2】予算の繰越の有無 無 【予算の繰越がある場合、繰越の種別】	
効率性	【効1】他の事業主体の活用、事業移管が可能である。 【効2】基本施策の中で類似・重複する事務事業がある。 【事業名】 【効3】受益者負担を求めることができる事業である。 【効4】全体コストにおける負担構成は適正である。 【効5】コストに見合った効果となっていない。効果を絞り込むことでコストを削減する余地がある。	

昨年度の評価結果に基づく改善策への取り組み状況

改善策	JRは三重県の姿勢を重視しており、三重県の取り組み強化を促すことと併せて京都府や沿線関係市町村との協調が欠かせない。関係団体からも要望活動を実施したい。関係団体を中心に実施している需要喚起策も重要であるが、現状では限界がある。電化による直通運行実現が最大の需要喚起策であり、利用促進と併せて5年以内を目途に電化実現に向けた具体的方策を関係機関と協議していきたい。
昨年度の取組状況	【状況】 計画のとおり進んでいる 【詳細】 関係促進団体の活動等を通じ、三重県と連携しJR西日本及びJR東海への働きかけを行ったほか、三重県知事と伊賀市長とのトップ会談においても関西本線電化の推進体制構築を議題として議論を深めた。特に、JR西日本とは、沿線関係自治体の担当者レベルでの意見交換会がはじめて実施され、意見交換ができた。中でも、利用促進につながる観光情報をJRのメディア媒体に掲載できることになった。

今後の方向性(Action)

担当課長氏名	藤山 善之
事業の方向性	【方向性】 現状維持 【理由】 加茂～亀山間の電化実現、乗継の改善等利便性向上のためには粘り強く鉄道事業者等関係機関への働きかけが必要であると考え。また、情報を市外へ発信するだけでなく、沿線の情報を収集し乗って出かけてもらえるように、沿線自治体及び関係促進団体と連携しながら引き続き市として出来ることを取り組みたい。
現時点における課題、その他	昨年度は、要望活動等により、長年、懸案であった亀山駅での接続時間が改善され、ひとつの成果を得た。
課題、その他に対する改善策(いつまでに、何を、どうする)	JRは三重県の姿勢を重視しており、三重県の取り組み強化を促すことと併せて京都府や沿線関係市町村との協調が欠かせない。特に、三重県に対しては、市のみならず、関係団体からも要望活動を実施したい。関係団体を中心に実施している需要喚起策も重要であるが、現状では限界がある。電化による直通運行実現が最大の需要喚起策であり、利用促進と併せて5年以内を目途に電化実現に向けた具体的方策を関係機関と協議していきたい。

コード	名称	区分	コード	名称
事業名	79-1 伊賀鉄道活性化促進事業	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本施策	49 広域的な道路・交通環境を整備する	目	06	企画費
		細目	122	地域振興経費
		細々目	55	伊賀鉄道活性化促進事業
行革大綱の重点事項番号				
担当部課名	コード	40100		担当者氏名
	名称	企画財政部企画課		
		連絡先	宮田 竜磨 22 - 9621 (内線) 4115	

事務事業の概要(Plan)

対象(誰を、何を)	伊賀市の主要な交通インフラである伊賀鉄道及びそれを利用する市民等 ※対象件数	
成果(どうする)	第3セクター方式により運営する伊賀鉄道への各種支援、利用促進策等を講じることにより経営改善を果たし、将来に向けて安定的に運行継続を行うこと。	
根拠法令・要綱等		
開始年度	平成 19 年度	関連事業
終了年度	平成 年度	
H23 事業内容	伊賀鉄道運営補助(伊賀市、伊賀鉄道、近鉄の確認書に基づく支援) 新車両導入補助(1編成2両) 児童等団体利用補助(市内小中学生、保育園(所)、幼稚園児等の団体利用補助) 伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画で位置づけた目標輸送人員達成のため様々な利用促進事業の展開(ギャラリー列車運行、合冊版時刻表作成、電車の乗り方教室実施等) 伊賀線活性化協議会事業委託(利用促進及びPR事業)	
社会情勢の変化等	平成19年3月に伊賀鉄道が設立され、同年10月1日に運行開始した。伊賀鉄道が鉄道運行を行う第2種事業者として、近畿日本鉄道が線路設備等を保有・貸与する第3種事業者として伊賀線の運営を行うこととなった。近年、少子化による沿線の県立高校の統合及び入学定員削減や中学校統合によって主要な利用者である通学者の利用が減少しており、今後の経営状況は厳しいものがある。伊賀市、近鉄などの支援に加えて、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画による各種利用促進事業の推進、事業者の経営努力、サポーター組織の取り組みなどにより伊賀線を支えていく雰囲気が醸成されつつある。平成21年度から3年間で老朽車両の更新のため国、県、市の補助を受け新車両導入を進めた。	

整備内容(「施設の建設」「整備事業」のみ記入)

1 建設用地	
2 建設面積(延床面積)	
3 規模・構造	
4 総事業費	千円

運営体制(「施設の建設」「施設の管理・運営」のみ記入)

1 運営主体(委託先)	[ ]
2 配置人員	人
3 年間運営費	千円
4 市内の類似施設	

事務事業実施にかかる業績とコスト(Do)

活動指標	指標名	単位	実績値		目標値	
			H22	H23	H24	H25
経常損失額		百万円	目標 △ 336	目標 △ 277	△ 274	△ 301
			実績 △ 317	実績 △ 267		
児童等団体利用助成補助利用団体数		団体	目標 40	目標 40	40	40
			実績 37	実績 34		

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	実績値		目標値	
				H22	H23	H24	H25
経常損失額		将来にわたって持続的に運営するためには損失を出来る限り最少限にしなければならない。	百万円	目標 △ 336	目標 △ 274	△ 274	△ 301
				実績 △ 317	実績 △ 267		
児童等団体利用助成補助利用人数		伊賀線の利用促進に寄与しているか	人	目標 1,700	目標 1,700	1,700	1,700
				実績 2,022	実績 1,840		

投入コスト	H22 決算		H23 決算		H24 当初予算		H25 当初要求	
	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	
直接事業費計(A)	120,142	105,890	61,953			61,853		
Aの財源内訳	国庫支出金							
	県支出金							
	地方債	54,900						
	その他	805	1,319	182		20		
一般財源	64,437	104,571	61,771		61,833			
事業投入人件費(B)	1.0人	7,200	1.0人	7,200	0.4人	2,880	0.4人	
フルコスト(A)+(B)	127,342	113,090	64,833		64,733			

事務事業の評価(Check)

判断の基準(該当項目に○をつけてください)		備考欄(特記事項)
必要性	【必1】法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業	
	【必2】個人の力だけでは対処し得ない社会的・経済的弱者を対象に、生活の安定を支援し、あるいは生活の安全網(セーフティネット)を整備する事業	
	【必3】特定の市民や団体を対象としたサービスであるが、サービスの提供を通じて対象者以外の第三者にも利益が及ぶ事業	
	【必4】市民にとっての必要性は高いが、多額の投資が必要、あるいは事業リスクや不確実性が存在するため、民間だけではその全てを負担しきれず、これを補完する事業	○
	【必5】市民が社会生活を営むうえで必要な生活環境水準の確保を目的とした事業	
	【必6】市民の生命、財産、権利を擁護し、あるいは市民の不安を解消するために必要な規制、監視、指導、情報提供、相談等を目的とした事業	
	【必7】民間のサービスだけでは市域全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業	
	【必8】受益の範囲が不特定多数の市民に及び、サービス対価の徴収ができない事業	
	【必9】市の個性、特色、魅力を継承・発展・創造し、あるいは国内外へ情報発信することを目的とした事業	
	【必10】事業開始からの目標・目的を概ね達成している事業	
	【必11】国や県、民間が同様のサービスを提供している事業	
	【必12】事業の対象や環境の変化により、事業ニーズが薄れていない事業	
	【必13】【○をつけた場合、ニーズの具体的内容、根拠となるデータ等判断理由】	
有効性	【有1】事務事業の継続、達成度や実績を高めることで成果指標の向上が期待できる。	○
	【有2】基本施策の目的を実現するために現在の事務事業の内容は適切であり、基本施策に対して貢献度も高い。	○
	【有3】サービス水準や対象を見直す余地がある。	
達成度	【達1】当初設定した計画を <b>80%以上100%未満</b> 実施している。【計画に遅れが生じている場合、改善策】	
	【達2】予算の繰越の有無 <b>無</b> 予算の繰越がある場合、繰越の種別 <b>[ ]</b> 事業者に対して経営努力の継続を求めるとともに、事業者等と連携し利用促進のための継続的、効果的な事業を展開する。	
効率性	【効1】他の事業主体の活用、事業移管が可能である。	
	【効2】基本施策の中で類似・重複する事務事業がある。【事業名】	
	【効3】受益者負担を求めることができる事業である。	
	【効4】全体コストにおける負担構成は適正である。	
	【効5】コストに見合った効果となっていない。効果を絞り込むことでコストを削減する余地がある。	

昨年度の評価結果に基づく改善策への取り組み状況

改善策	平成23年度から、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画で位置づけた施策の実施及び評価を踏まえ、平成25年度以降の利用促進と収支の改善につながる効果的で安定的な施策を打ち出す必要がある。併せて、運営補助期限である平成28年度から後の新たな支援スキームの検討を始める。
昨年度の取組状況	【状況】 <b>計画のとおり進んでいる</b> 【詳細】 伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画に位置づけた各種事業を、国の補助を受けながら伊賀市及び伊賀鉄道が中心となって計画通り実施した。

今後の方向性(Action)

担当課長氏名	藤山 善之
事業の方向性	【方向性】 <b>現状維持</b> 【理由】 年間の経常損失は、23年度、初めて3億を割る決算となった。特に人件費を抑えるなど伊賀鉄道の経営努力によるものであるが、乗車人数は、約10万人減となり、約170万人となった。それでも、地域における主要な交通インフラとして必要性は高い。本市が進める中心市街地活性化事業などのまちづくりとの整合性の確保、バス等他の交通機関との地域公共交通ネットワークを構築する上でも欠かすことができない存在である。今後も引き続き路線の維持と活性化のための施策を講じていく。
現時点における課題、その他	利用者の主要部分を占める高校通学者が高校統廃合や定員減により全体の利用者は減少の一途を辿っている。これを補うため、定期外利用者の増加や通勤におけるクルマ利用からの転換を図るための効果的な施策も検討。また、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画(H21~24)等により利用促進策を講じているが、H23で国の補助は終了となり、同計画期間については、H24終了となるため、今後の活性化策についても引き続き、検討する必要がある。伊賀市及び近鉄の運営支援についても、平成28年以降の支援スキームを現段階から検討する必要がある。
課題、その他に対する改善策(いつまでに、何を、どうする)	平成23年度から、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画で位置づけた施策の実施及び評価を踏まえ、平成25年度以降の利用促進と収支の改善につながる効果的で安定的な施策を打ち出す必要がある。併せて、運営補助期限である平成28年度から後の新たな支援スキームの検討を始める。

コード	名称	区分	コード	名称
事業名	79-2 伊賀鉄道活性化促進事業	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本施策	49 広域的な道路・交通環境を整備する	目	06	企画費
		細目	122	地域振興経費
		細々目	55	伊賀鉄道活性化促進事業
行革大綱の重点事項番号				
担当部課名	コード	40100		担当者氏名
	名称	企画財政部企画課		
		連絡先	22 - 9621	
			(内線) 4116	

**事務事業の概要(Plan)**

**【全体事業計画】**

対象(誰を、何を)	主要な交通インフラである伊賀鉄道の安全輸送確保のため、車両の保安装置(ATS)整備及び定期検査実施に要する費用を事業主体である伊賀鉄道に対し補助する。 <b>※対象件数</b>
成果(どうする)	安全輸送のための主要な設備であるATS(自動列車停止装置)の車両側装置を国の基準に見合ったものに機能向上させることができる。併せて、平成21年度から導入した新車両の定期検査費用についても同様の補助を行うことで、将来に向け、安全かつ安定的、持続的な運行を担保することができる。
根拠法令・要綱等	
開始年度	平成 25 年度
終了年度	平成 27 年度
関連事業	伊賀鉄道活性化促進事業(ソフト事業)
事業概要	新型ATS装置更新(3か年で5編成10両)施工 ※車両側のみ、地上(線路)側装置は、施設保有者である近鉄が実施予定車両定期検査実施(4年毎の重要部検査を3か年で5編成10両に実施) 国の補助制度(地域公共交通確保維持改善事業)及び県補助制度の採択を見込み、市とあわせて協調補助するもの

整備内容(「施設の建設」「整備事業」のみ記入)		運営体制(「施設の建設」「施設の管理・運営」のみ記入)	
1 建設用地		1 運営主体	
2 建設面積(延床面積)		2 配置(予定)人員	人
3 規模・構造		3 年間運営費(見込)	千円
4 総事業費	千円	4 年間収入(見込)	千円
		5 市内の類似施設	

**【検証指標】**

活動指標	指標名	単位	現状値				目標値			
			H23	H24	H25	H26	H23	H24	H25	H26
	経常損失額	百万円	△ 267	△ 274	△ 301	△ 325				

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	現状値				目標値			
				H23	H24	H25	H26	H23	H24	H25	H26
	経常損失額	将来にわたって持続的に運営するためには損失を出来る限り最少限にしなければならない	百万円	△ 267	△ 274	△ 301	△ 325				

**【投入コスト】**

投入コスト	H24 所要額		H25 所要額		H26 所要額		H27 所要額	
	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	
直接事業費計(A)		12,017		9,927		4,964		
Aの財源内訳	国庫支出金							
	県支出金							
	地方債							
	その他							
	一般財源	0	12,017	0	9,927	0	4,964	
事業投入人件費(B)	人	0.5人	3,600	0.5人	3,600	0.5人	3,600	
フルコスト(A)+(B)		0	15,617		13,527		8,564	

**【事務事業企画の背景、状況変化見通し、市民意見等】**  
 この事務事業を新たに企画した背景は何か？  
 これまでに市として伊賀線の維持存続のためあらゆる支援を行っているが、国の安全基準の改正により新たに求められている保安装置(ATS)の機能向上や、車両の定期検査に多額の費用を要することから、これらについて、伊賀鉄道に対し財政支援することで、将来も伊賀線が安定的、持続的に運行継続できるようにする必要がある。  
 この事務事業を取り巻く状況(対象や根拠法令等)は、今後どのように変化していくか？(見通し)  
 国の補助制度(地域公共交通確保維持改善事業)の創設により、ATS更新や車両定期検査も含め、国、県及び市の協調補助により制度の活用が可能になった。当面は制度そのものが維持されると考えている。  
 この事務事業に対して関係者からどのような意見や要望が寄せられているか？  
 事業主体である伊賀鉄道は、市や近鉄からの支援を基本に運営されており、非常に脆弱な経営基盤である。保安装置の更新や定期検査は鉄道事業者の義務として実施しなければならないが、これを進めるために、国の補助制度を活用したいと考えている。県及び市の支援があれば採択の優先度も上がるので協調補助をお願いしたい。  
**本事務事業は、どのような状態になれば完了とみなす(休止・廃止となる)か？また、その目安はおおよそ何年後か？**  
 ATS装置の更新は平成25年度から3か年で完了する。車両定期検査は当面、重要部検査(4年毎)が平成25年度から3か年連続し、その後も8年毎の全般検査もあり、今後も継続する。

**【事前評価】**

該当項目に○をつけてください。		【特記事項】
必要性	[必1] 法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業 [必2] 個人のみならず対処し得ない社会的・経済的弱者を対象に、生活の安定を支援し、あるいは生活の安全網(セーフティネット)を整備する事業 [必3] 特定の市民や団体を対象としたサービスであるが、サービスの提供を通じて対象者以外の第三者にも利益がおよぶ事業 [必4] 市民にとっての必要性は高いが、多額の投資が必要、あるいは事業リスクや不確実性が存在するため、民間だけではその全てを負担しきれず、これを補完する事業 [必5] 市民が社会生活を営むうえで必要な生活環境水準の確保を目的とした事業 [必6] 市民の生命、財産、権利を擁護し、あるいは市民の不安を解消するために必要な規制、監視、指導、情報提供、相談等を目的とした事務事業 [必7] 民間のサービスだけでは市域全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業 [必8] 市の個性、特色、魅力を継承・発展・創造し、あるいは国内外へ情報発信することを目的とした事業 [必9] 受益の範囲が不特定多数の市民に及び、サービス対価の徴収ができない事業 [必10] 国や県、民間が同様のサービスを提供している事業	
有効性	[有1] 事務事業を実施しない場合の市民への影響は大きい。 [有2] 基本施策の目的を実現するために事務事業の内容は適切であり、基本施策に対して貢献度も高い。 [有3] 社会経済情勢・市民ニーズなどから、緊急性は高い。 [有4] 事務事業の対象・成果の設定は妥当である。	【根拠】 伊賀線の安全輸送及び将来の運行継続が保障できなくなる。 【根拠】 【直ちに着手・実施しなければならない(先延ばしできない)理由】 【根拠】
効率性	[効1] 事業費や整備後の管理経費の算定にあたって、コスト削減策を考えている。また、将来のコスト増要因について対策を考えている。 [効2] 受益と負担の公平性が考慮されている。 [効3] 本事務事業と類似の目的・手段をもつ事業がある。 [効4] 本事務事業の企画に際して、代替案を検討した。 [効5] 本事務事業の実施にあたって、廃止又は統合する事業がある。 [効6] コストに見合った効果が見込める。 [効7] 将来的に民間等への移管が可能である。	【具体的内容】 【根拠】 【事業名称及び今後どのように連携して成果向上を図るか】 【比較検討結果】 【事業名及び削減される一般財源額】 【根拠】 【いづごろ】

担当課長氏名	事業実施に対する担当課長の意見
藤山 善之	財政支援については、国及び県との協調補助が基本であり、国及び県の補助制度に採択されることが条件である。

コード	名称	区分	コード	名称
事業名	79-3 伊賀鉄道活性化促進事業	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本施策	49 広域的な道路・交通環境を整備する	目	06	企画費
		細目	122	地域振興経費
		細々目	55	伊賀鉄道活性化促進事業
行革大綱の重点事項番号				
担当部課名	コード	40100		担当者氏名
	名称	企画財政部企画課		
		連絡先	22 - 9621 (内線) 4116	

**事務事業の概要(Plan)**

**【全体事業計画】**

対象(誰を、何を)	伊賀鉄道及び近鉄の共用駅である伊賀神戸駅への多機能トイレの設置等バリアフリー化実施のため、これに要する費用を整備主体である近畿日本鉄道㈱に対し補助する。 ※対象件数
成果(どうする)	平成22年度に近鉄大阪線ホーム側及び駅舎内のバリアフリー化を実施済みであるが、前回、未整備であった部分を整備することにより、高齢者や身体障がい者等の移動の円滑化に資することができる。誰もが利用しやすい駅とすることで、ひいては伊賀鉄道の利用促進につなげるものとする。
根拠法令・要綱等	
開始年度	平成 25 年度
終了年度	平成 年度
関連事業	伊賀鉄道活性化促進事業(ソフト事業)
事業概要	伊賀神戸駅構内に多機能トイレの新設、伊賀線ホームへの警告誘導ブロック(内方線含む)設置 国の補助制度(地域公共交通確保維持改善事業)及び県補助制度の採択を見込み、市とあわせて協調補助するもの

整備内容(「施設の建設」「整備事業」のみ記入)		運営体制(「施設の建設」「施設の管理・運営」のみ記入)	
1 建設用地		1 運営主体	
2 建設面積(延床面積)		2 配置(予定)人員	人
3 規模・構造		3 年間運営費(見込)	千円
4 総事業費	千円	4 年間収入(見込)	千円
		5 市内の類似施設	

**【検証指標】**

活動指標	指標名	単位	現状値		目標値	
			H23	H24	H25	H26
	損失の削減(運営補助、利用促進)	百万円	△ 277	△ 274	△ 301	△ 325

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	現状値		目標値	
				H23	H24	H25	H26
	経常損失額	将来にわたって持続的に運営するためには損失を出来る限り最少限にしなければならない。	百万円	△ 277	△ 274	△ 301	△ 325

**【投入コスト】**

投入コスト	所要額			
	H24	H25	H26	H27
直接事業費計(A)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)
Aの財源内訳		1,500		
国庫支出金				
県支出金				
地方債				
その他				
一般財源	0	1,500	0	0
事業投入人件費(B)	人	0.2人	1,440	人
フルコスト(A)+(B)	0	2,940	0	0

**【事務事業企画の背景、状況変化見通し、市民意見等】**  
 この事務事業を新たに企画した背景は何か？  
 国の移動等円滑化に関する基準の改正により、鉄道事業者に対し、利用客数5,000人以上(現在は3,000人以上)の鉄道駅でバリアフリー化整備が義務付けられたことにより、同基準を満たす伊賀神戸駅の整備が必要となった。平成22年度にも実施したが、集落排水事業の進捗との整合もあり未整備部分が残っていたため。  
 この事務事業を取り巻く状況(対象や根拠法令等)は、今後どのように変化していくか？(見通し)  
 国の補助制度(地域公共交通確保維持改善事業)の創設により、駅のバリアフリー化に対しても、国、県及び市の協調補助により制度の活用が可能になった。当面は制度そのものが維持されると考えている。  
 この事務事業に対して関係者からどのような意見や要望が寄せられているか？  
 事業主体である近畿日本鉄道は、鉄道事業者の義務として実施しなければならないが、整備対象駅で事業を推進するため、国の補助制度を活用したいと考えている、県及び市の支援があれば採択の優先度も上がるので協調補助をお願いしたい。  
 本事務事業は、どのような状態になれば完了とみなす(休止・廃止となる)か？また、その目安はおおよそ何年後か？  
 バリアフリー化整備は平成25年度の整備で完了の予定

**【事前評価】**

該当項目に○をつけてください。		【特記事項】
必要性	[必1] 法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業 [必2] 個人のみならず対処し得ない社会的・経済的弱者を対象に、生活の安定を支援し、あるいは生活の安全網(セーフティネット)を整備する事業 [必3] 特定の市民や団体を対象としたサービスであるが、サービスの提供を通じて対象者以外の第三者にも利益がおよぶ事業 [必4] 市民にとっての必要性は高いが、多額の投資が必要、あるいは事業リスクや不確実性が存在するため、民間だけではその全てを負担しきれず、これを補完する事業 [必5] 市民が社会生活を営むうえで必要な生活環境水準の確保を目的とした事業 [必6] 市民の生命、財産、権利を擁護し、あるいは市民の不安を解消するために必要な規制、監視、指導、情報提供、相談等を目的とした事務事業 [必7] 民間のサービスだけでは市域全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業 [必8] 市の個性、特色、魅力を継承・発展・創造し、あるいは国内外へ情報発信することを目的とした事業 [必9] 受益の範囲が不特定多数の市民に及び、サービス対価の徴収ができない事業 [必10] 国や県、民間が同様のサービスを提供している事業	
有効性	[有1] 事務事業を実施しない場合の市民への影響は大きい。 [有2] 基本施策の目的を実現するために事務事業の内容は適切であり、基本施策に対して貢献度も高い。 [有3] 社会経済情勢・市民ニーズなどから、緊急性は高い。 [有4] 事務事業の対象・成果の設定は妥当である。	【根拠】 【根拠】 ○ 【直ちに着手・実施しなければならない(先延ばしできない)理由】 移動の円滑化を図ることは、社会全体の今日的要請であり、市民ニーズも高い。事業者が取り組む意思を示しているタイミングで実施する必要がある。 【根拠】
効率性	[効1] 事業費や整備後の管理経費の算定にあたって、コスト削減策を考えている。また、将来のコスト増要因について対策を考えている。 [効2] 受益と負担の公平性が考慮されている。 [効3] 本事務事業と類似の目的・手段をもつ事業がある。 [効4] 本事務事業の企画に際して、代替案を検討した。 [効5] 本事務事業の実施にあたって、廃止又は統合する事業がある。 [効6] コストに見合った効果が見込める。 [効7] 将来的に民間等への移管が可能である。	【具体的内容】 【根拠】 【事業名称及び今後どのように連携して成果向上を図るか】 【比較検討結果】 【事業名及び削減される一般財源額】 【根拠】 【いづろ】

担当課長氏名	事業実施に対する担当課長の意見
藤山 善之	財政支援については、国及び県との協調補助が基本であり、国及び県の補助制度に採択されることが条件である。