

	コード	名 称	区分	コード	名 称
事業名	111	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
			目	06	企画費
基本 施策	49	広域的な道路・交通環境を整備する	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			7		
担当部課	コード	40100	担当者 氏 名	森 健至	連絡先 22 - 9621 (内線) 2115
	名 称	企画課			

事務事業の概要 (Plan)

対象(誰を、何を)	鉄道事業者、関西本線利用者および市民、国、県、沿線市町、関係団体、等 ※対象件数		
成果(どうする)	JR関西本線の電化等近代化整備を図ることにより、市内及び市外との移動の利便性を向上させることができる。また、交流人口の増加が見込め、地域の活性化に資することができる。加えて、自動車利用からの転換により環境への負荷を低減させる効果がある。これを促進するため、関係自治体、団体等と連携し粘り強く事業者等への要望を行い、利用促進に向けた施策を展開する。		
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	
H21 事業 内容	関西本線水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、時刻表作成等) 関西本線複線電化促進連盟(JR東海及びJR西日本への要望活動、ホームページによるPR、促進大会開催等) JR関西本線電化を進める会(沿線ウォークの実施、JR東海及びJR西日本への要望活動、時刻表作成等) 三重県鉄道網整備促進期成同盟会(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	
			H20	H21	H22	H23
			目標	目標		
要望等活動回数		回	実績	4	4	4
				4	4	
ウォーク実施回数		回	目標	—	3	3
			実績	1	3	

成果 指標	指標名	指標設定の考え方	単位	実績値		目標値	
				H20	H21	H22	H23
				目標	目標		
要望等活動回数		回	回	実績	4	4	4
					4	3	
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	510
				実績	430	490	

投入 コスト	H20 決算		H21 決算		H22 当初予算		H23 当初要求	
	(千円)		(千円)		(千円)		(千円)	
	直接事業費計 (A)		927		1,241		880	
	A の 財 源 内 訳	国庫支出金						
		県支出金						
		地方債						
		その他						
事業投入件数(B)	927		1,241		880		880	
	0.4人		2,880		0.4人		2,880	
	フルコスト(A)+(B)		3,807		4,121		3,760	

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	法律(条例は除く)で実施が義務付けられている事業	
	個人の方だけでは対応し得ない社会的・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	○
	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3者にも利益が及ぶ事業	
	事業開始からの目標・目的を概ね達成している事業	
	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	○
	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	○
	国や県、民間が同様のサービスを提供している事業	
	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	
	民間のサービスだけでは市場全体に望ましい質・量のサービスが確保できず、これを補完・先導する事業	○
	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	
有効性	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	
	【○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】	○
	関西本線の非電化区間を電化できれば、都市圏との直通運行の実現による沿線地域の定住、交流人口の増加、広域交流圏の形成に寄与することが期待でき、加えて環境負荷の低減が図れるといった効果があることから、当市のみならず沿線地域の活性化に大きく寄与することが期待できる事業であり粘り強く取り組む必要がある。	
	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	○
達成度	【○をつけた場合、影響の内容及び判断理由】	○
	電化への取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。	
効率性	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。	○
	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サービス水準や対象を見直す余地がある。	
達成度	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】
	予算の繰越の有無 無	
効率性	【予算の繰越がある場合、繰越の種別】	
	他の事業主体の活用、事業移管が可能である。	
効率性	基本施策の中で類似・重複する事務事業がある。	
	【事業名】	
	受益者負担を求めることができる事業である。	
	全体コストにおける負担構成は適正である。	
達成度	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	利便性を向上させるために、目標を電化に絞って活動を続ける。
昨年度の取組状況	【状況】 計画のとおり進んでいる 【詳細】 加茂～亀山間電化の早期実現に向けた要望活動及び電化実現の条件ともいえる利用促進のため、沿線ウォークの実施、街頭啓発の実施、事業所への利用促進依頼等を実施

今後の方向性(Action)

担当課長氏名	増田 基生
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える。このため、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実行していく。
現時点における課題、その他	これまで続けてきた要望活動も成果なく、電化実現への見通しは立っていない。利用促進をする上でも昨年春のダイヤ改正で亀山駅での名古屋方面との接続が改善され、運動を行う環境は更に悪化している。
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。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開始する。