

コード	名 称	区分	コード	名 称
事業名	112 伊賀線活性化促進	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	55	伊賀線活性化促進事業
行革大綱の重点事項番号		6・7		
担当部課	コード	40100	担当者	22 - 9621
	名称	企画課	氏名	森 健至 連絡先 (内線) 2115

事務事業の概要 (Plan)

対象(誰を、何を)	高校生、高齢者等を中心とする伊賀線利用者、市民、市外から上野市街地を訪れる観光客、伊賀鉄道 ※対象件数
成果(どうする)	上下分離方式により運営する伊賀線の運行存続を図るとともに、利用を促進することで収支を改善し、将来にわたって伊賀市の背骨とも言うべき主要な交通インフラとしての機能を果たす。
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
H21 事業内容	伊賀線活性化協議会事業委託(利用促進及びPR事業) 伊賀線運営補助(伊賀市、伊賀鉄道、近鉄の確認書に基づく支援)及び新車両導入補助 児童等団体利用助成(市内小中学生、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を展開する(ギャラリ一列車運行、合冊版時刻表作成、電車の乗り方教室実施等)
社会情勢の変化等	平成19年3月に伊賀鉄道株式会社が発立され、同年10月1日に開業した伊賀鉄道が運営を行う第2種事業者、近畿日本鉄道が設備等を保有・貸与する第3種事業者として伊賀線を運行している。県立高等学校の統合と入学生削減による利用者の減や中学校統合によって通学利用が伊賀線から過半数のスクールバスにシフトするため今後の運営状況は依然厳しい伊賀市や伊賀市を原単位で運行経費の削減に努める行政の支援に加えて、全額切符の発売や事業者の努力や乗客の参加などにより伊賀線を支えている関係が確保されている。平成21年度から3年間の国の補助を受け利用促進のソフト事業を展開するとともに、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	
			H20	H21	H22	H23
損失の削減(運営補助、利用促進)	百万円		目標 △305	目標 △280	△336	△308
			実績 △306	実績 △302		
児童等団体利用助成補助利用団体数	団体		目標 —	目標 40	40	40
			実績 36	実績 28		

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
経常損失額	百万円	将来にわたって持続的に運営するためには損失を縮小しなければならない	目標 △305	目標 △280	△336	△308	
			実績 △306	実績 △302			
児童等団体利用助成補助利用人数	人	伊賀線の利用促進に寄与している	目標 —	目標 1700	1700	1700	
			実績 1635	実績 1522			

投入コスト	H20 決算	H21 決算	H22 当初予算	H23 当初要求
直接事業費計(A)	70,254	113,617	121,120	114,820
Aの財源内訳				
国庫支出金				
県支出金	66,654			
地方債		47,900	55,300	47,900
その他	0	823	900	900
一般財源	3,800	64,894	64,920	66,029
事業投入人員費(B)	1.0人 7,200	1.0人 7,200	0.4人 2,880	0.4人 2,880
フルコスト(A)+(B)	77,454	120,817	124,000	117,700

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)
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	○
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	
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	
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】	
財政状況を考慮し、事業を休止した場合、市民生活への影響が大きい事業	
【○をつけた場合、影響の内容及び判断理由】	
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。	
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	
【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。	
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。	○
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	再生計画の推進に努め、老朽車両の置き換えをH21～H23で実施する。
【状況】	計画のとおり進んでいる
【詳細】	
昨年度の取組状況	平成21年度から平成23年度の3年間で、国、県、市の補助を受け6編成を導入予定。平成21年度は2編成導入済みであり、忍者ラッピングなど観光仕様を施し運用中である。

今後の方向性(Action)

担当課長氏名	増田 基生
【方向性】	現状維持
【理由】	
事業の方向性	年間の経常損失は約3億円を計上しているが年間約200万人が利用しており、地域における主要な交通インフラとして必要性は高い。本市が進める市街地再開発事業などのまちづくり事業との整合性の確保、行政バス等他の交通機関との地域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。また、環境負荷軽減の観点からも鉄道が見直されている中で、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必要がある。
現時点における課題、その他	路線の維持存続につなげる利用促進策を行政、事業者、住民が一体となって取り組んでいるが、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。これを補うための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施策が必要であるが、今のところ効果的な施策が見出せていないのが現状である。昨年度から開始した新車両導入をてこに地域住民のマイレール意識の醸成を図る必要がある。
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21年度から4年間で実施する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年度には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、運営補助期間である平成28年度から後の姿を描く必要がある。