

平成 22 年度 2次評価（基本施策評価）シート

基本施策名	49	広域的な道路・交通環境を整備する	評価責任者 (基本施策主管課長)	企画課長 増田 基生
-------	----	------------------	---------------------	---------------

基本施策の現状分析及び意図

基本施策の体系	基本目標	便利
	政策	市内外を移動しやすいまちづくり
①		
③	<p>②左記結果に対する現状分析・市民との協議結果</p> <p>市民意識調査によると、本基本施策の必要性(万をいれてほしい)は全体の69.8%で平均より高く、満足度は全体の40%で平均より低く、そのうち「普通である」と回答した人は最も多い35.4%の結果となった。また、本基本施策の生活課題としての「市外への交通アクセス手段があり、地元から通勤通学できる」という設問に対しては、全体として「満足」と答えた人は約30%強に対し、「不満」は約60%近い回答があった。過去3年間の調査においても変化は小さく、ほぼ横ばいとなっている。男女別でみると、男女とも「不満」が60%前後で男女による大きな差はなく、年齢層でみると、「不満」と答えたなかで、30歳未満が50%を下回っているのに対し、30歳以上では50%を上回っている。地区別では、「不満」と答えたなかで、島ヶ原と青山は50%を下回っているのに対し、上野、伊賀、阿山、大山田は50%を上回っており、特に、阿山は78%、大山田は64%の人が「不満」と回答している。</p>	
基本施策の現状と課題	<p>①広域道路について・広域道路の整備・東西軸に比べ南北軸の道路整備が遅れている。 ・生活幹線道路の改良等の整備が遅れている ②JR関西本線(加茂～亀山間)の複線電化について ・依然として単線・非電化である ・JR西日本やJR東海に対し要望活動を継続しているが、事業者は利用者が減少傾向のために消極的である。 ・電化に繋がる利用促進に向けた事業を展開している。 ③伊賀鉄道の利用促進について ・利用者は年々減少傾向にあり、その要因として、少子化や交通手段の多様化していることや、利用者の7割近い人が通学利用者であって、近年の中学校の校区再編や統合による定員数減も大きな要因となっている。 ・乗客の減少により、事業者の単独での維持が困難な状況にある。</p>	
基本施策の意図、今後の展望	<p>①名阪国道は市民の日常的な生活行動や生活環境を支える基盤として、重要な役割を担う路線の一つであるため、広域的な交通アクセスとしての南北縦貫の路線の整備について、関係自治体と連携して積極的な働きかけを行う必要がある。</p> <p>(1) 関係自治体との連携、(2) 関係機関への要望活動 ②鉄道路線の整備について、JR関西本線の複線電化及びJR草津線の複線化の整備促進が求められており、各促進団体や県、又は沿線自治体などとの連携を強化して進める大きな施策である。</p> <p>(1) 要望活動、(2) 利用促進にかかる各種イベントや啓発活動の実施 ③伊賀線存続のための利用促進や利便性の向上のために、利用者や事業者及び行政が一体感のなかで、更なる取組みを行っていく。 (1) 運営補助、(2) 定期外(観光客等)利用者を増やすための各種イベントやPR活動の実施、(3) 通学利用者を増やすことは、状況的には非常に困難であるため、定期外や通勤利用者を増やす施策を押し出すしかないと考え、(4) 利便性向上のための施策の展開</p>	

⑤基本施策指標の検討・設定

現況の課題、意図、今後の展望のキーワード	考えられる基本施策指標候補	重点化
伊賀線存続のための支援	経常損失額の削減	1
JR関西本線の複線電化	要望活動(回数)	2
JR関西本線の利用促進	イベント活動(参加者数)	3

基本施策指標名	単位	過年度実績		評価年度	目標値			ベンチマーク	指標の説明
		H20	H21		H22	H25	H30		
1 経常損失額	目標	百万円	△ 305	△ 280	△ 336	△ 312	△ 315		
	実績	百万円	△ 306	△ 302					
	達成率	%	100.3	107.9					
2 要望活動回数	目標	回	4	4	4	4	4		
	実績	回	4	4					
	達成率	%	100.0	100.0					
3 ウォーク参加者数	目標	人		500	500	530	550		
	実績	人		430	490				
	達成率	%	#DIV/0!	98.0					
	目標								
	実績								
	達成率	%	#DIV/0!	#DIV/0!					

⑥基本施策構成事務事業の評価

担当課	ID	事業名	改善余地の有無	事業費(人件費込、単位:千円)			重点化	
				H21 決算額	H22 予算額	H23 所要額		
1	企画総務部 企画課	109	鉄道網整備促進事業		8,738	7,918	7,918	
2	企画総務部 企画課	111	関西本線電化促進事業		4,121	3,760	3,760	
3	企画総務部 企画課	112	伊賀線活性化促進		120,817	124,000	117,700	○
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
(以下 続紙)								
事業費 合計					133,676	135,678	129,378	

⑦ ⑥以外で、目標達成に必要な事業

事業名	事業主体	事業内容等

⑧ 基本施策の現状分析に基づく改革案の説明

評価視点	評価コメント
1 基本施策指標の分析	①伊賀線利用者の7割が通学であり、少子化による学校の統廃合が大きく影響を及ぼしている状況にあることから、利用者減による経常損失を抑えていくための経費削減や利用促進への努力が必要である。②JR関西本線にかかる要望活動はしているものの、事業者は利用者減に伴い、改善には消極的である。③利用促進のための沿線ウォーキングイベントにはたくさんの参加者があり、一定の効果は表れている。
2 事業構成の適当性(手段として最適か?)	①JR関西本線(加茂～亀山間)の電化に要する概算工事費については、平成9年度調査では約200億円の経費を必要としている。整備促進にかかる事業者への要望については、継続して実施する必要がある。②伊賀線への運営補助については、平成28年度までの10年間は継続するが、それ以降については未定である。日常的な利用者を増やすことには市民意識の啓発が必要であり、利用者を増やすことより、現状維持できるよう、例えば観光客をターゲットとした良策を継続的に講じていくべき。
3 役割分担の妥当性	①JR関西本線に関する要望活動には、三重県、沿線市町、各促進団体により毎年実施している。②伊賀線の活性化については、事業者はいろんな工夫をこらした取組みをされており、伊賀鉄道活性化協議会や伊賀鉄道友の会及びNPO団体はそれぞれの役割の中で積極的に活動されている。加えて、行政は伊賀鉄道活性化連携計画に基づく事業をこれら団体等と協働・連携して実施している。
4 総合評価(今後の展開、事業の見直し等)	①JR関西本線は、大阪と名古屋を最短距離で結ぶ国土幹線上の重要な路線であることの認識のもと、複線電化に繋がる利用促進と利便性向上への取組みについては、引き続き、促進団体、三重県、沿線自治体が一丸となって、要望活動や各種事業の展開を図ることが重要だと考える。②伊賀線については、利用者の減少により、今後、更に経営困難が予測されるため、市が運営補助する平成28年度までに、何らかの大きな改善策について、伊賀鉄道側等と協議・検討が必要ではないかと考える。