

平成 24 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) | 企画財政部企画課長 藤山 善之 |
| 生活課題 | 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 | | 生活課題に対する満足度 H27目標値 | 48.0 % |

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 | 市民意識調査結果 | | ②左記結果に対する現状分析・市民との協議結果 市民意識調査では、基本施策における生活課題として「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」に対する満足度は31.1%で全体の平均より若干上回っているが、昨年度と比べると5.1ポイントマイナスとなっている。また、基本施策「広域的な道路・交通環境を整備する」に対する必要度は81.3%で平均を若干上回っている結果となっている。 |
| | | 参考 | 満足度（満足意識） 31.1 % 必要度 81.3 % |
| ③ | 基本施策の現状と課題 | <p>①広域道路について 名阪国道は、自動車専用道路として求められている安全性・快適性・利便性が交通量の増加や老朽化により限界が到来してきているとともに頻繁な改修による車線規制の回数が増え、交通渋滞が多くなっている。広域道路網の整備が市の東西軸に比べ、南北軸が遅れがちである。生活幹線道路として一般国道や県道での未改良箇所が多く残っている。</p> <p>②JR関西本線(加茂～亀山間)の複線電化について 依然として加茂～亀山間は、単線非電化である。JR西日本に対する要望活動を継続しているが、利用者が減少傾向であるため電化等に対して事業者は消極的である。電化整備につながる乗客数の増加を目指し、関係団体とともに利用促進に向けた事業を展開している。</p> <p>③伊賀鉄道の利用促進について 利用者は年々減少傾向であり、事業者単独での維持が困難な状況である。交通手段の多様化に加え、利用者の7割近い人が通学利用者であることから、近年の少子化による中学校や高等学校の再編等が利用者の減少の要因である。乗客数の増加を目指し、関係団体とともに利用促進に向けた事業を展開している。</p> | |
| ④ | 基本施策の意図、今後の展望 | <p>①高速交通・広域道路網の整備 名阪国道の準高速化に向けた整備や沿線利用向上のための側道整備、また南北軸を強化・充実するための名阪名神連絡道路の整備促進を関係自治体と連携して関係機関に積極的に要請する必要がある。 生活幹線道路の未改修箇所の整備や老朽橋の早期架け替え等を関係機関に強く要請する必要がある。</p> <p>②鉄道網の整備 JR関西本線の加茂～亀山間の電化、JR草津線の複線化の整備促進に向け、県、沿線自治体、関係団体の連携を強化し今後も取り組む必要がある。 事業者に対する要望活動、利用促進に係るイベントや啓発活動を引き続き行う必要がある。</p> <p>③伊賀線の利用促進 伊賀線の活性化については、利用者、事業者、行政が一体となった取り組みを更に進める必要がある。 乗客数の増加を図るための利用促進施策や利便性向上のための施策を引き続き取り組む必要がある。</p> | |

⑤ 基本施策指標（総合計画数値目標）

| 基本施策指標名 | 単位 | 過年度実績 | | 評価年度 | | | 目標値 | | 指標の説明 |
|---------------------|-----|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------|-------|
| | | H22 | H23 | H24 | H25 | H27 | | | |
| 1 伊賀鉄道伊賀線年間輸送人員 | 目標 | 千人 | 2,504.0 | 1,900.0 | 1,900.0 | 1,900.0 | 1,900.0 | 伊賀鉄道伊賀線年間輸送人員数 | |
| | 実績 | 千人 | 1,828.0 | 1,723.0 | | | | | |
| | 達成率 | % | 72.9 | | | | | | |
| 2 JR関西本線伊賀上野駅年間乗車人員 | 目標 | 人 | 380,000.0 | 270,000.0 | 270,000.0 | 270,000.0 | 270,000.0 | JR関西本線伊賀上野駅年間乗車人員数 | |
| | 実績 | 人 | 267,000.0 | — | | | | | |
| | 達成率 | % | 0.0 | | | | | | |
| 3 要望活動回数 | 目標 | 回 | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 要望活動回数 | |
| | 実績 | 回 | 4.0 | 3.0 | | | | | |
| | 達成率 | % | 100.0 | | | | | | |
| | 目標 | | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | | |
| | 達成率 | % | | | | | | | |
| | 目標 | | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | | |
| | 達成率 | % | | | | | | | |
| | 目標 | | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | | |
| | 達成率 | % | | | | | | | |
| | 目標 | | | | | | | | |
| | 実績 | | | | | | | | |
| | 達成率 | % | | | | | | | |

⑥ 基本施策構成事務事業の評価

| 基本施策を構成する事務事業名 | 改善余地の有無 | 事業費（人件費込、単位：千円） | | | 基本施策貢献順位 | | |
|----------------|---------|-----------------|---------|---------|----------|--------|---|
| | | H23 決算額 | H24 予算額 | H25 所要額 | | | |
| 1 企画財政部 企画課 | 76 | 鉄道網整備促進事業 | 無 | 7,911 | 7,933 | 7,986 | 5 |
| 2 企画財政部 企画課 | 78 | 関西本線電化促進事業 | 無 | 4,373 | 4,322 | 4,322 | 3 |
| 3 企画財政部 企画課 | 79-1 | 伊賀鉄道活性化促進事業 | 有 | 113,090 | 64,833 | 64,733 | 1 |
| 4 企画財政部 企画課 | 79-2 | 伊賀鉄道活性化促進事業 | 無 | 15,617 | 13,527 | 8,564 | 2 |
| 5 企画財政部 企画課 | 79-3 | 伊賀鉄道活性化促進事業 | 無 | 0 | 0 | 2,940 | 4 |
| 6 | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | |
| （ 以下 紙 ） | | | | | | | |
| 事業費合計 | | | | 140,991 | 90,615 | 88,545 | |

⑦ ⑥以外で、目標達成に必要な事業（総合計画実施計画の期間内に実施を予定する事業）

| 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 | 伊賀線利用者の減少は、利用者の約7割が通学であることから、少子化やそれによる学校の統廃合が原因の一つと考えられる。経常損益を抑えるための経費削減には安全運行を第1に考えた場合には限界があることから経常収入を増やす必要がある。また、利用促進に関するイベントには、たくさんの参加者があり、一定の効果はあるものの、通勤や定期外での利用に向けた取り組みが更に必要である。 JR関西本線電化にかかる要望活動はしているものの、一部運休時間の廃止や乗継時間の改善はみられたものの、事業者は利用者減を理由に整備推進には消極的である。 |
| 2 事業構成の適当性（手段として最適か？） | 伊賀線は、伊賀市内の移動手段として存続が必要であり、伊賀鉄道への運営補助については、平成28年度までは継続することとなっているが、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により、存続できるよう、良策を継続的に講じていくことが必要である。JR関西本線(加茂～亀山間)の電化には莫大な経費が必要であるが、利用者増に繋がる施策の継続とあわせ整備促進にかかる事業者への要望も継続して実施する必要がある。 |
| 3 役割分担の妥当性 | 伊賀線の活性化については、事業者は様々な工夫をこらした取組みを行っており、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している。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。JR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。 |
| 4 総合評価（今後の方向性、事業の見直しについて等） | 伊賀線については、経常経費の削減には限界があり、このまま利用者の減少が続けば今後、更に経営が困難となり、存続の危機に陥ることが予想される。利用促進に向けた施策の継続的な実施に加え、住民自治協議会等による沿線住民の利用意識の効用や市内の学生を対象とした通学定期運賃の補助を前提とした抜本的な通学定期料金の見直しなど具体的な施策を検討するとともに地域の生活を支える鉄軌道として市からの運営補助が終了する平成28年度までに、再構築に向けた新たなスキームについて、伊賀鉄道(株)等と協議・検討が必要と考える。 JR関西本線については、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つて、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。 |