

コード	名称	区分	コード	名称	
事業名	113 交通計画策定事業・交通計画推進事業	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	51 市内交通機関の利便性を高める	細目	122	地域振興経費	
		細々目	56	交通計画推進事業	
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	
	名称	企画課			
				連絡先	22 - 9621 (内線) 2551

事務事業の概要 (Plan)

対象(誰を、何を)	伊賀市交通計画に基づく施策等	※対象件数
成果(どうする)	伊賀市交通計画に基づく施策を推進して、効率的な交通体系を確立する。	
根拠法令・要綱等	伊賀市交通計画	
開始年度	平成 17 年度	関連事業
終了年度	平成 22 年度	
	地域公共交通会議	
H21 事業 内容	再生計画の立案立案を検討と市が実施する施策を組み立てるため、交通計画協議会鉄道施策検討部会を開催した。	
社会情勢 の変化等	道路運送法の改正により、バスについては旧80条路線の運行管理などについて整備が必要となっている。	

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
交通計画実施スケジュールの実施件数		件	目標 5	目標 5	5	5
			実績 11	実績 6		
協議会及び施策検討部会開催回数		回	目標 4	目標 4	11	4
			実績 1	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	
				H20	H21	H22	H23
交通計画実施スケジュールの実 施件数	交通計画の実行件数		件	目標 5	目標 5	6	新計画策定 中のため未 定
				実績 11	実績 6		
				目標	目標		
				実績	実績		

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)	(千円)	(千円)	(千円)	
直接事業費計 (A)	2,732	965	4,149	580				
A の 財源 内訳								
国庫支出金								
県支出金								
地方債								
その他	0	0	0	0				
一般財源	2,732	965	4,149	580				
事業投入人件費 (B)	1.0 人	7,200	0.2 人	1,440	0.5 人	3,600	0.5 人	
フルコスト(A)+(B)	9,932	2,405	7,749	4,180				

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	
効索性	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】	○
	少子高齢化時代を迎え、市民ニーズ及び地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立が望まれている。	
	財政状況を考慮し、事業を休止した場合は、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】	○
	市民ニーズ及び地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立が果たせない。	
	有効事務事業の継続、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	
	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 60%以上80%未満 実施している。	【計画に遅れが生じている場合、改善策】
達成率 60%以上80%未満	平成23年度からの新交通計画策定作業において、現行計画に定めた重点施策の検証を行い新計画に反映する。	
【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】		
受益者負担を求められ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への取り組み状況

改善策	17年度、18年度は、伊賀市交通計画策定事業。計画の補足及び伊賀線の活性化に求められる各種計画策定を国のプログラムの下に整備する。また、PDCAのサイクルによる検証を実施する。また、22年度以降は交通施策推進を図るに必要な補助を得るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通総合連携計画への移行を検討する。
【状況】	計画のとおり進んでいない
【詳細】	
昨年度の取組状況	平成21年3月に伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画を策定し、伊賀鉄道活性化連携計画協議会が伊賀市及び伊賀鉄道に事業委託し各種計画事業を実施した。伊賀市交通計画推進事業では、同計画に位置づけられた重点施策(アクションプログラム)のうち、継続的な取組みと新規の取組みとして伊賀鉄道の老朽車両の更新(2編成)を実施したが、平成20年度から22年度までに実施すべき新規事業で未実施のものも多い。

今後の方向性 (Action)

担当課長氏名	増田 基生
【方向性】	内容変更
【理由】	
事業の方向性	今年度は、平成22年度で計画期間が満了する現行の交通計画を見直し、新しい計画の策定作業を行う。交通計画協議会の答申、市民からの意見等を反映し、平成23年度から4年間の重点施策(アクションプログラム)を立案し計画のスケジュールに従い実施していく。
現時点における課題、その他	現行の交通計画に位置づけられた重点施策の中で未実施のものについては、新計画の策定作業の中で実施の必要性及び実施時期について再検証する必要がある。新計画では限られた予算の中で有効かつ実行可能な施策を立案する必要がある。
課題、その他に対する改善策(いつまでに、何を、どうする)	地域に望ましい交通体系を早急に確立する必要があるが、新交通計画の策定を今年度末までかけて作業を行う予定であるため、伊賀鉄道連携計画実施事業など継続して実施する施策は新年度以降に、新規施策は平成24年度以降に取り組む。