

コード	名称	区分	コード	名称
事業名	76 伊賀鉄道活性化促進事業	会計	01	一般会計
		款	02	総務費
		項	01	総務管理費
基本 施策	49 広域的な道路・交通環境を整備する	目	06	企画費
		細目	122	地域振興経費
		細々目	55	伊賀鉄道活性化促進事業
行革大綱の重点事項番号				
担当部署	コード 11300 名称 企画課	担当者 氏名	森 健至	連絡先 22 - 9621 (内線) 2115

事務事業の概要(Plan)

対象(誰を、何を)	伊賀市の主要な交通インフラである伊賀鉄道及びそれを利用する市民等 ※対象件数
成果(どうする)	第3セクター方式により運営する伊賀鉄道への各種支援、利用促進策等を講じることにより経営改善を果たし、将来に向けて安定的に運行継続を行うこと。
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
H22 事業 内 容	・伊賀鉄道運営補助(伊賀市、伊賀鉄道、近鉄の確認書に基づく支援) ・新車両導入補助 ・児童等団体利用補助(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つけた目標輸送人員達成のため様々な利用促進事業の展開(ギャラリー一列車運行、合冊版時刻表作成、電車の乗り方教室実施等) ・伊賀線活性化協議会事業委託(利用促進及びPR事業)
社会情勢 の変化等	平成19年3月に伊賀鉄道が設立され、同年10月1日に運行開始した。伊賀鉄道が鉄道運行を行う第2種事業者として、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鉄道の運営を行うこととなった。近年、少子化による沿線の単立高校の統合及び入学生員削減や中学校統合によって主要な利用者である通学者の利用が減少しており、今後の経営状況は厳しいものがある。伊賀市、近鉄などの支援に加えて、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画による各種利用促進事業の推進、事業者の経営努力、サポーター組織の取り組みなどにより伊賀線を支えていく雰囲気が醸成されつつある。平成21年度から4年間で車両車両の更新のため、県、市の補助を受け新車両導入を進めている。

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	
			H21	H22	H23	H24
損失の削減(運営補助、利用促進)		百万円	目標 △280	実績 △302	目標 △336	実績 △317
			実績 △302	実績 △317	△354	△282
児童等団体利用助成補助利用団体数		団体	目標 40	実績 28	目標 40	実績 37
			実績 28	実績 37	40	40

成果指標	指標名	指標設定の考え方	単位	実績値		目標値	
				H21	H22	H23	H24
経常損失額		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	百万円	目標 △280	実績 △302	目標 △336	実績 △302
				実績 △302	実績 △302	△354	△282
児童等団体利用助成補助利用人数		伊賀線の利用促進に寄与しているか	人	目標 1700	実績 1522	目標 1700	実績 2022
				実績 1522	実績 2022	1700	1700

投入コスト	直接事業費計(A)	H21 決算	H22 決算	H23 当初予算	H24 当初要求
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)
Aの 財源 内訳	国庫支出金	113,617	120,142	108,050	62,050
	県支出金				
	地方債	47,900	54,900	41,800	
	その他	823	805	1,550	162
	一般財源	64,894	64,437	64,700	61,888
事業投入人件費(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)		120,817	127,342	110,930	64,930

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地域全体に望ましい質・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】		
有効性	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 80%以上100%未満 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	事業者に対して経営努力の継続を求めると、事業者等と連携し利用促進のための効果的な事業を展開する。
効果性	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	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つ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、運営補助期限である平成28年度から後の姿を描く必要がある
昨年度の取組状況	【状況】 計画のとおり進んでいる 【詳細】 伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画に位置つけた各種事業を、国の補助を受けながら伊賀市及び伊賀鉄道が中心となって計画通り実施した。

今後の方向性(Action)

担当課長氏名	藤山 善之
事業の方向性	【方向性】 現状維持
	【理由】 年間の経常損失は約3億円を計上しているが年間約180万人が利用しており、地域における主要な交通インフラとして必要性は高い。本市が進める中心市街地活性化事業などのまちづくりとの整合性の確保、行政バス等他の交通機関との地域公共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。
現時点における課題、その他	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、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効果的な施策をどのように講じていくか、加えて、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画(H21~24)等により利用促進策を講じているが、国の補助の終了後及び同計画期間終了後の活性化策について検討する必要がある。また、伊賀市及び近鉄の運営支援が終了するため、平成28年度以降の支援スキームを現段階から検討する必要がある。
課題、その他に対する改善策(いつまでに、何を、どうする)	平成23年度から、伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画で位置つけた施策の実施及び評価を踏まえ、平成25年度以降の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、運営補助期限である平成28年度から後の新たな支援スキームの検討を始める。