

平成 23 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 藤山 善之
-------	----	------------------	---------------------	---------------

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	<p>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(そう思う・どちらかといえばそう思う)は36.2%で全体の平均より若干上回っているが、不満度(どちらかといえばそう思わない・そう思わない)は60.3%で、昨年度と比べた満足度及び不満度はほぼ横ばいである。また、基本施策「広域的な道路・交通環境を整備する」に対する必要性は83.9%で平均を若干上回っている結果となっている。</p>	
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の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、事業者の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伊賀鉄道の利用促進 ・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>	

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	優先順位
伊賀鉄道伊賀線の利用促進	輸送人員	1
JR関西本線の利用促進	駅乗車人員	2
JR関西本線の電化促進	要望活動(回数)	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
		H21	H22	H23	H25	H27		
1 伊賀鉄道伊賀線年間輸送人員	目標	千人	2504	1900	1900	1900		伊賀鉄道伊賀線年間輸送人員数
	実績	千人	1908	1826				
	達成率	%	#VALUE!	72.9				
2 JR関西本線伊賀上野駅年間乗車人員	目標	人	380000	270000	270000	270000		JR関西本線伊賀上野駅年間乗車人員数
	実績	人	274485					
	達成率	%	#VALUE!	#VALUE!				
3 要望活動回数	目標	回	4	4	4	4		要望活動回数
	実績	回	4	4				
	達成率	%	100.0	100.0				
	目標							
	実績							
	達成率	%	#DIV/0!	#DIV/0!				

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)			優先順位	
				H22 決算額	H23 予算額	H24 所要額		
1	企画課	73	鉄道網整備促進事業	有	7,853	7,977	7,918	3
2	企画課	75	関西本線電化促進事業	無	4,323	4,419	3,760	2
3	企画課	76	伊賀鉄道活性化促進事業	無	127,342	110,930	64,930	1
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
(以下 続紙)								
事業費 合計					139,518	123,326	76,608	

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

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伊賀線利用者の約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益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。②利用促進のための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が、通勤や通学での利用促進に向けた取り組みが更に必要である。③JR関西本線電化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他、整備促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?)	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伊賀鉄道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により、現状維持できるよ、良策を継続的に講じていくしかないと思われる。
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、事業者は様々な工夫をこらした取り組みを行っており、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)	①伊賀線については、利用者の減少により、今後、更に経営が困難となることから、存続の危機に陥ることが予想される。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・検討が必要ではないかと考える。 ②JR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り組みについては、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。