

No.	事務事業名	向花～清水線道路整備事業				所属部	建設部	
						所属課	土木課	
政策体系	政策名	0	1	快適で魅力あるまちづくり			課長名	中村順二
	施策名	0	2	交通体系の充実			所属G(係)	道路整備第1G
	基本事業名	0	1	道路ネットワークの構築			電話番号	45-5111
予算科目	会計	款	項	目	事業	事業名	法令根拠	
	一般	0	8	0	2	0	3	114015 地方道路整備事業(交付金)

事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述)						事業期間	
この道路は、国分地区を南北に結ぶ幹線道路で、県道国分霧島線のバイパス的な機能を果たす重要な道路である。今回の道路整備により、交通量を分散し県道の慢性的な交通渋滞を緩和するよう計画している。道路工事の延長は約557m、道路幅が約11mで計画している。 <第1段階> H13～18年度 測量設計, 用地買収, 工事施工 <第2段階> H19～20年度 工事施工 H20年度工事完成予定						<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input type="checkbox"/> 単年度繰返 ↳ (年度～) <input checked="" type="checkbox"/> 期間限定複数年度 ↳ (H 13 年度～ H 20 年度)	

1 現状把握の部 (DO)

(1) 事務事業の目的と指標		活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
手段(主な活動)		名称	
19年度実績(19年度に行った主な活動)		単位	
橋梁架設工事(暫定)延長L=60m		ア	道路改良工事延長
			m
20年度計画(20年度に計画している主な活動)		イ	
道路改良工事(延長L=428m)		ウ	
対象(誰、何を対象にしているのか)*人や自然資源等		対象指標(対象の大きさを表す指標)	
県道国分霧島線の通行車輛		名称	
		単位	
		ア	県道国分霧島線の通行車輛
			台/時間
意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
渋滞が緩和され、快適に移動できるようにする。		名称	
		単位	
		ア	朝、夕の浜田皮膚科前から山形屋前交差点までの通過時間
			分
		イ	
		ウ	
結果(どんな結果に結び付けるのか)		上位成果指標(結果の達成度を表す指標)	
安全・快適に移動できる。		名称	
		単位	
		ア	改良率、舗装率
			%
		イ	渋滞箇所数
			箇所
		ウ	修繕・改修箇所数/修繕・改修が必要とされた箇所数
			箇所

(2) 総事業費・指標等の推移		単位	18年度(実績)	19年度(実績)	20年度(見込)				
投入量	事業内訳	国庫支出金	千円	73,260	78,930	55,550			
		都道府県支出金	千円	21,100		2,200			
		地方債	千円			43,100			
		その他	千円						
		一般財源	千円	38,840	64,580	150			
		事業費計(A)	千円	133,200	143,510	101,000			
活動指標		ア	m	129	60(暫定)	428			
		イ							
		ウ							
対象指標		ア	台/時間	-	1,118	1,321			
		イ							
		ウ							
成果指標		ア	分	-	13	13			
		イ							
		ウ							
上位成果指標		ア	%	87,55	87,55	89,59			
		イ	箇所	8	8	7			
		ウ	箇所	1,610/2,300	1,690/2,420	1,780/2,540			

(3) 事務事業の環境変化・住民意見等	
この事務事業を開始したきっかけは何か?いつ頃どんな経緯で開始されたのか? 当該路線は、県道国分霧島線の渋滞緩和を目的として計画され平成13年度より事業開始されている。	
事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか、開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか? 県道国分霧島線の通行車輛は年々増加傾向にあり、早期の渋滞対策が望まれる。	
この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか? 地域住民等から当該路線の完成と継続路線の早期計画が望まれている。	

事務事業名	向花～清水線道路整備事業	所属部	建設部	所属課	土木課																		
2 評価の部(SEE) *原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価																							
目的 妥当性 評価	政策体系との整合性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている【理由】 ↘ この事務事業の目的は市(町)の政策体系に結びつか？意図することが結果に結びついているか？																					
	公共関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である【理由】 ↘ なぜこの事業を市が行わなければならないのか？税金を投入して、達成する目的か？																					
	対象・意図の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 適切である【理由】 ↘ 対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？																					
有効性 評価	成果の向上余地	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある【理由】 ↘ <input type="checkbox"/> 向上余地がない【理由】 ↘ 成果を向上させる余地はあるか？成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか？何が原因で成果向上が期待できないのか？																					
	廃止・休止の成果への影響	<input type="checkbox"/> 影響無【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 影響有【その内容】 ↘ 事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は？																					
	類似事業との統廃合・連携の可能性	<input checked="" type="checkbox"/> 他に手段がある(具体的な手段、事務事業) ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 県道国分霧島線の改良工事も進められている。 <input type="checkbox"/> 統廃合できる ↘ <input type="checkbox"/> 連携できる ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 統廃合できない ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 連携できない ↘ 目的を達成するには、この事務事業以外他に方法はないか？類似事業との統廃合ができるか？類似事業との連携を図ることにより、成果の向上が期待できるか？																					
効率性 評価	事業費の削減余地	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↘ <input type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↘ 成果を下げずに事業費を削減できないか？(仕様や工法の適正化、住民の協力など)																					
	人件費(延べ業務時間)の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↘ やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか？成果を下げずにより正職員以外の職員や委託でできないか？(アウトソーシングなど)																					
公平性 評価	受益機会・費用負担の適正化余地	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である【理由】 ↘ 事業の内容が一部の受益者に偏っていて不公平ではないか？受益者負担が公平・公正になっているか？																					
3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN) 【担当課長記入欄】																							
(1) 1次評価者としての評価結果		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																					
目的妥当性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 有効性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 効率性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり 公平性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり		本路線が完成することにより、県道国分霧島線の渋滞緩和が図られる。事業費に関しては、盛土材の調達方法などを検討し工事費の縮減を図り、平成20年度完成にむけて実際に事業を進めていく。																					
(3) 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可			(4) 改革・改善による期待成果																				
<input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) (従来通りで特に改革改善をしない) <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(公平性改善)			(廃止・休止、道路・施設整備等の場合は記入不要) <table border="1"> <tr> <td></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td>▲</td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td></td> <td>▲</td> </tr> </table>				コスト				削減	維持	増加	成果	向上			維持		▲	低下		▲
	コスト																						
	削減	維持	増加																				
成果	向上																						
	維持		▲																				
	低下		▲																				
(5) 改革、改善を実現する上で解決すべき課題(壁)とその解決策																							
他工事との発注時期の調整が必要となる。盛土材の運搬距離等がより経済的になるよう関係機関との調整を図る。																							

No.	事務事業名		平和通線街路整備事業			所 属 部	建設部			
	政策名		0 1 快適で魅力あるまちづくり			所 属 課	都市整備課			
	施策名		0 2 交通体系の充実			課 長 名	川東 千尋			
	基本事業名		0 1 道路ネットワークの構築			所 属 G (係)	都市整備G			
予算科目		会計	款	項	目	事業	事業名	法令	都市計画法 道路法 土地収用法 都市再生特別措置法	
		一般	0	8	0	5	0	3	119045 まちづくり交付金事業(国分)	根拠
事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述)								事業期間		
都市計画道路平和通線は、国分シビックセンター交差点～京セラ工場北側交差点をつなぐ総延長L=1,610mの道路で、現在歩道のない区間、幅員の狭い区間の歩道の設置及び道路の拡幅を行う。平成5年～19年度までに延長L=1110mは改良済み。 残りL=500mのうち270mを平成19年度から平成24年度にかけて拡幅改良を行なう。 補償物件の調査、用地取得、工事の施工								<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input type="checkbox"/> 単年度繰返 (年度～) <input checked="" type="checkbox"/> 期間限定複数年度 <input checked="" type="checkbox"/> (H 19 年度～ H 24 年度)		

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と指標

手段(主な活動)
19年度実績(19年度に行った主な活動) 計画区間延長L=270mの道路詳細測量設計、地元説明会、事業認可申請資料作成及び下協議
20年度計画(20年度に計画している主な活動) 事業認可申請 補助金申請、補償物件の調査、用地取得
対象(誰、何を対象にしているのか) *人や自然資源等 平和通線の道路利用者(車両及び歩行者) 事業用地の地権者、建物等所有者及び借家人など利害関係人、事業用地
意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) 安全かつスムーズに通行できる。 地権者、利害関係人の理解や協力を得ながら、事業用地として必要な土地を円滑に取得する。
結果(どんな結果に結び付けるのか) 安全・快適に移動ができる

活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
名称	単位
ア 計画箇所の取得した用地累積面積	m ²
イ 計画箇所の補償した累積件数	件
ウ 計画箇所の道路改良工事累計延長	m
対象指標(対象の大きさを表す指標)	
名称	単位
ア 平和通線の道路利用者(歩行者)	人/12時間
イ 平和通線の道路利用者(車両)	台/12時間
ウ 地権者・工事に係る土地筆数	筆
成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
名称	単位
ア 歩道が分離確保された延長/計画区間延長	%
イ 対象路線の通過時間	分
ウ	
上位成果指標(結果の達成度を表す指標)	
名称	単位
ア 改良率、舗装率	%
イ 渋滞箇所数	箇所
ウ 修繕・改修箇所数/修繕・改修が必要とされた箇所数	箇所

(2) 総事業費・指標等の推移		単位	18年度(実績)	19年度(実績)	20年度(見込)	21年度(見込)	22年度(見込)	23年度(見込)	24年度(最終目標)
投入量	事業費	国庫支出金	千円	101,750	22,000	58,000			
		都道府県支出金	千円						
		地方債	千円	79,000	17,100	78,300			
		その他	千円						
		一般財源	千円	4,250	900	8,700			
		事業費計(A)	千円	185,000	40,000	145,000			
活動指標		ア m ²	0	0	810	1,340	1,840	2,100	2,240
		イ 件	0	0	8	16	24	30	32
		ウ m	0	0	66	66	66	66	270
対象指標		ア 人/12時間	120	120	140	140	140	140	200
		イ 台/12時間	500	500	700	700	700	700	1,850
		ウ 筆	0	0	5	11	17	20	22
成果指標		ア %	0	0	24	24	24	24	100
		イ 分	6	6	5	5	5	5	2
		ウ							
上位成果指標		ア %	87,55	87,55	89,59	91,60	91,60	91,60	93,61
		イ 箇所	8	8	7	6	6	6	6
		ウ 箇所	1,610/2,300	1,690/2,420	1,780/2,540	1,870/2,670	1,960/2,800	1,960/2,800	1,960/2,800

(3) 事務事業の環境変化・住民意見等

この事務事業を開始したきっかけは何か？いつ頃どんな経緯で開始されたのか？	
平和通線は、昭和31年都市計画決定、平成5年より事業認可を受け、国分シビックセンター前から東側(京セラ国分工場側)に向けて幹線道路として整備開始。平成19年度末現在都市計画決定延長L=1,610mのうちL=1,110mが改良済みである。本路線は中心市街地を東西に縦断する街路であり、その両端には大企業(ソニー、京セラ)が立地しており、重要な幹線として位置づけられている。	
事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか、開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか？	
平和通線の西側延長に位置する天降川橋が平成18年に供用が開始され、また中心市街地の再編が進んでいるなど、ますます、本街路の重要性が高まってきた。事業開始から長期間が経過したことで事業開始時の地権者が亡くなり、相続が発生、全員の承諾が困難になったり、地価変動により単価設定の変更などが生じている。建設事業の必要性や優先順位、経済効果などに対する地権者等の権利意識も高まってきた。	
この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか？	
都市計画決定より多大の年数を費やしているため、早期の事業完成を地元住民から要望されている。また、未着工の区域については特に道路が狭く、また都市計画法第53条(建築の許可)の規定により建築制限を行なっていることもあり、特に地権者からは早期の着手が要望されている。	

事務事業名	平和通線街路整備事業	所属部	建設部	所属課	都市整備課
-------	------------	-----	-----	-----	-------

2 評価の部(SEE) *原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価					
目的 妥当性 評価	政策体系との整合性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 結びついている【理由】 ↷	この事務事業の目的は市(町)の政策体系に結びつくか?意図することが結果に結びついているか?	
	公共関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 妥当である【理由】 ↷	なぜこの事業を市(町)が行わなければならないのか?税金を投入して、達成する目的か?	
	対象・意図の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 適切である【理由】 ↷	対象を限定・追加すべきか?意図を限定・拡充すべきか?	
有効性 評価	成果の向上余地	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある【理由】 ↷	<input type="checkbox"/> 向上余地がない【理由】 ↷	成果を向上させる余地はあるか?成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか?何が原因で成果向上が期待できないのか?	
	廃止・休止の成果への影響	<input type="checkbox"/> 影響無【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 影響有【その内容】 ↷	事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は?	
	類似事業との統廃合・連携の可能性	<input type="checkbox"/> 他に手段がある(具体的な手段,事務事業) ↷	<input type="checkbox"/> 統廃合できる ↷	<input type="checkbox"/> 連携できる ↷	<input type="checkbox"/> 統廃合できない ↷
効率性 評価	事業費の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↷	成果を下げずに事業費を削減できないか?(仕様や工法の適正化、住民の協力など)	
	人件費(延べ業務時間)の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↷	やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか?成果を下げずに正職員以外の職員や委託でできないか?(アウトソーシングなど)	
公平性 評価	受益機会・費用負担の適正化余地	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である【理由】 ↷	事業の内容が一部の受益者に偏って不公平ではないか?受益者負担が公平・公正になっているか?	

3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN) [担当課長記入欄]

(1) 1次評価者としての評価結果		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																						
目的妥当性	<input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり	本事業により交通体系の充実につながり、歩行者、通行車両が安全で快適に通行でき、また、住宅が密集している狭い道路を拡幅改良することは都市環境整備の上でも重要である。																						
有効性	<input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり																							
効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり																							
公平性	<input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり																							
(3) 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可		(4) 改革・改善による期待成果																						
<input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) (従来通りで特に改革改善をしない) <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(公平性改善)		(廃止・休止、道路・施設整備等の場合は記入不要) <table border="1" style="text-align: center;"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				コスト			削減	維持	増加	成果	向上				維持				低下			
		コスト																						
		削減	維持	増加																				
成果	向上																							
	維持																							
	低下																							
(5) 改革、改善を実現する上で解決すべき課題(壁)とその解決策																								

No.	事務事業名	馬立北原線道路整備事業				所属部	溝辺総合支所			
						所属課	建設課			
政策体系	政策名	0	1	快適で魅力あるまちづくり			課長名	川東 秀人		
	施策名	0	2	交通体系の充実			所属G(係)	建設G		
	基本事業名	0	1	道路ネットワークの構築			電話番号	59-3111		
予算科目	会計	款	項	目	事業	事業名	法令根拠			
	一般	0	8	0	2	0	2	113011	道路新設改良事業(通常)	特になし

事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述)							事業期間	
この道路は、県道隼人・加治木線と国道504号を結ぶ旧県道である。溝辺町・横川町から霧島市役所や隼人町中心街をアクセスするバス路線で、沿線には小中学校、幼稚園、区画整理区域等も位置する通学路でもある。 道路はほぼ直線であるが、幅員が狭く歩道がないため、車道を上げ歩道をつけることにより通行車輛・歩行者の安全を確保する。路線の全体延長としては5,637mであるが、今回の事業では起点馬立北原線交差点付近からの約600mを車道6.0m+歩道3.0m=総幅員9.0m(現況は総幅員6.0m、歩道無し)に拡幅整備する。 <第1段階> H18年度 予備設計 H19~20年度 詳細設計,用地買収 <第2段階> H21~H26年度 用地買収,工事施工							<input type="checkbox"/> 単年度のみ	
							<input type="checkbox"/> 単年度繰返 ↳ (年度 ~)	
							<input checked="" type="checkbox"/> 期間限定複数年度 ↳ (H 18 年度 ~ H 26 年度)	

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と目標		活動指標(事務事業の活動量を表す指標)											
手段(主な活動) 19年度実績(19年度に行った主な活動) 詳細測量設計業務委託 用地買収 A=1,039㎡ 20年度計画(20年度に計画している主な活動) 用地買収 対象(誰、何を対象にしているのか)*人や自然資源等 馬立北原線の通行車輛 <現段階の対象> 地権者及び地元住民 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) 安全に通行できる 快適に移動できるようになる <現段階の意図> 馬立北原線の道路整備に理解・協力してもらう 結果(どんな結果に結び付けるのか) 安全・快適に移動できる		<table border="1"> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>ア 事業説明会の参加者数</td> <td>人</td> </tr> <tr> <td>イ 用地買収面積</td> <td>㎡</td> </tr> <tr> <td>ウ 道路改良工事延長</td> <td>m</td> </tr> </table>		名称	単位	ア 事業説明会の参加者数	人	イ 用地買収面積	㎡	ウ 道路改良工事延長	m		
名称	単位												
ア 事業説明会の参加者数	人												
イ 用地買収面積	㎡												
ウ 道路改良工事延長	m												
		<table border="1"> <tr> <th colspan="2">対象指標(対象の大きさを表す指標)</th> </tr> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>ア 馬立北原線の通行車輛数</td> <td>台/日</td> </tr> <tr> <td>イ 地権者及び住民数</td> <td>人</td> </tr> <tr> <td>ウ</td> <td></td> </tr> </table>		対象指標(対象の大きさを表す指標)		名称	単位	ア 馬立北原線の通行車輛数	台/日	イ 地権者及び住民数	人	ウ	
対象指標(対象の大きさを表す指標)													
名称	単位												
ア 馬立北原線の通行車輛数	台/日												
イ 地権者及び住民数	人												
ウ													
		<table border="1"> <tr> <th colspan="2">成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)</th> </tr> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>ア 歩道が分離確保された延長/全体路線延長</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>イ 理解協力している地権者の割合</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>ウ</td> <td></td> </tr> </table>		成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)		名称	単位	ア 歩道が分離確保された延長/全体路線延長	%	イ 理解協力している地権者の割合	%	ウ	
成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)													
名称	単位												
ア 歩道が分離確保された延長/全体路線延長	%												
イ 理解協力している地権者の割合	%												
ウ													
		<table border="1"> <tr> <th colspan="2">上位成果指標(結果の達成度を表す指標)</th> </tr> <tr> <th>名称</th> <th>単位</th> </tr> <tr> <td>ア 改良率、舗装率</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>イ 渋滞箇所数</td> <td>箇所</td> </tr> <tr> <td>ウ 修繕・改修箇所数/修繕・改修が必要とされた箇所数</td> <td>箇所</td> </tr> </table>		上位成果指標(結果の達成度を表す指標)		名称	単位	ア 改良率、舗装率	%	イ 渋滞箇所数	箇所	ウ 修繕・改修箇所数/修繕・改修が必要とされた箇所数	箇所
上位成果指標(結果の達成度を表す指標)													
名称	単位												
ア 改良率、舗装率	%												
イ 渋滞箇所数	箇所												
ウ 修繕・改修箇所数/修繕・改修が必要とされた箇所数	箇所												

(2) 総事業費・指標等の推移		単位	18年度(実績)	19年度(実績)	20年度(見込)	21年度(見込)	22年度(見込)	23年度(見込)	26年度(最終目標)
投入量	事業費	国庫支出金	千円						
		都道府県支出金	千円						
		地方債	千円		25,500	38,000			
		その他	千円						
		一般財源	千円	4,305	1,371	2,000			
	事業費計(A)	千円	4,305	26,871	40,000				
活動指標		ア 人	-	17	-				
		イ ㎡	0	1,000	2,200	1,300	0	0	0
		ウ m	0	0	0	100	200	200	100
対象指標		ア 台/日	1010	1010	1010	1010	1010	1010	1080
		イ 人	25	25	25	25	25	25	25
		ウ							
成果指標		ア %	55	55	55	57	60	64	66
		イ %	100	100	100	100	100	100	100
		ウ							
上位成果指標		ア %	87,55	87,55	89,59	91,60	91,60	91,60	91,60
		イ 箇所	8	8	7	6	6	6	6
		ウ 箇所	1,610/2,300	1,690/2,420	1,780/2,540	1,870/2,670	1,960/2,800	1,960/2,800	

(3) 事務事業の環境変化・住民意見等	
この事務事業を開始したきっかけは何か?いつ頃どんな経緯で開始されたのか?	
合併前の旧溝辺町時代より付近住民から道路整備の要望があったが、都市計画区画整理事業と並行して進めようとしていた。しかし近い将来での区画整理事業が完了するまで相当な時間を要するため、平成18年度に事業開始し現在に至る。	
事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか、開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか?	
まだ工事施工を行っていないため大きな状況変化はない。近年、国道504号の鹿児島空港前付近の通行量が多く、溝辺・横川方面から国分・隼人方面への所要時間も以前より長くなった。そのため、これまで国道を利用しての車輛が本路線を通行するようになったため、以前より通行量が増加している。	
この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか?	
平成19年5月28日に説明会を開催したが、住民の関心は高く、早期の事業開始を望む声が多かった。	

事務事業名	馬立北原線道路整備事業	所属部	溝辺総合支所	所属課	建設課																					
2 評価の部(SEE) * 原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価																										
目的 妥当性 評価	政策体系との整合性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 結びついている【理由】 ↷	この事務事業の目的は市(町)の政策体系に結びつか? 意図することが結果に結びついているか?																						
	公共関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 妥当である【理由】 ↷	なぜこの事業を市が行わなければならないのか? 税金を投入して、達成する目的か?																						
	対象・意図の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 適切である【理由】 ↷	対象を限定・追加すべきか? 意図を限定・拡充すべきか?																						
有効性 評価	成果の向上余地	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある【理由】 ↷	<input type="checkbox"/> 向上余地がない【理由】 ↷	成果を向上させる余地はあるか? 成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか? 何が原因で成果向上が期待できないのか?																						
	廃止・休止の成果への影響	<input type="checkbox"/> 影響無【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 影響有【その内容】 ↷	事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は?																						
	類似事業との統廃合・連携の可能性	<input type="checkbox"/> 他に手段がある(具体的な手段, 事務事業) ↷	<input type="checkbox"/> 統廃合できる ↷	<input type="checkbox"/> 連携できる ↷	<input type="checkbox"/> 統廃合できない ↷	<input type="checkbox"/> 連携できない ↷																				
効率性 評価	事業費の削減余地	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↷	<input type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↷	成果を下げずに事業費を削減できないか? (仕様や工法の適正化、住民の協力など)																						
	人件費(延べ業務時間)の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↷	やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか? 成果を下げずにより正職員以外の職員や委託でできないか? (アウトソーシングなど)																						
公平性 評価	受益機会・費用負担の適正化余地	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷	<input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である【理由】 ↷	事業の内容が一部の受益者に偏っていて不公平ではないか? 受益者負担が公平・公正になっているか?																						
3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN) 【担当課長記入欄】																										
(1) 1次評価者としての評価結果		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																								
目的妥当性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 有効性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 効率性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり 公平性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり		平成26年度事業完了をめざして整備を進めており、計画どおり順調に進んでいる。また事業費に関しては他公共事業現場からの資材調達の見直しや残土処理場所の再検討を行い、工事費の縮減を図る。																								
(3) 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可		<input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(公平性改善)		<input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 (従来通りで特に改革改善をしない)																						
<改革改善案> 用地取得を円滑に行なうための改善例。 取得面積を少なくし、交渉相手を少なくする 工事費縮減のために具体的に行なう活動。 他の公共事業現場からシラスを流用するなど資材調達方法の見直しや、残土処理場所の再検討を行う		(4) 改革・改善による期待成果 (廃止・休止、道路・施設整備等の場合は記入不要) <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <th>削減</th> <th>維持</th> <th>増加</th> </tr> <tr> <th rowspan="3">成果</th> <th>向上</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>維持</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>低下</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						コスト			削減	維持	増加	成果	向上				維持				低下			
		コスト																								
		削減	維持	増加																						
成果	向上																									
	維持																									
	低下																									
(5) 改革、改善を実現する上で解決すべき課題(壁)とその解決策 確実に成果を向上させるために、設計の精査を徹底し用地取得面積を少なくし、用地交渉相手も少なくする。また用地取得は用地交渉を計画通りに進めることが重要となる。 事業費に関しては、他の公共事業現場からシラスを流用するなど資材調達方法の見直しを行ったり、残土処理場所の再検討を行うなどして工事費の縮減を図る。																										

No.	事務事業名	鉄道利用促進事業				所属部	企画部	
						所属課	企画政策課	
政策体系	政策名	0	1	快適で魅力あるまちづくり			課長名	川村 直人
	施策名	0	2	交通体系の充実			所属G(係)	企画政策G
	基本事業名	0	2	鉄道・航空の路線確保及び港湾の整備促進			電話番号	45-5111
予算科目	会計	款	項	目	事業	事業名	法令根拠	特になし
	一般	0	2	0	1	0		

事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述)						事業期間	
鉄道の利用促進のための広報活動等に関係市町村等と連携して行う。 ・肥薩線利用促進・存続期成会 肥薩線の利用促進と存続に向けた活動。(構成市町:16市町村...熊本12、宮崎1、鹿児島3) ・鹿児島県鉄道整備促進協議会 県内の鉄道在来線の利用促進と鉄道施設の整備促進。(構成:県、県内23市町村)						<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返 ↳ (S 56 年度 ~) <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 ↳ (年度 ~ 年度)	

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と指標		活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
手段(主な活動)		名称	
19年度実績(19年度に行った主な活動)		単位	
鉄道利用促進のための広報活動(ホームページによる情報発信、沿線マップの作成等)、マスコミ等への情報提供、JR九州への要望活動		ア	会議の開催回数
20年度計画(20年度に計画している主な活動)		イ	要望書等の提出回数
前年度と同様		ウ	
対象(誰、何を対象にしているのか)*人や自然資源等		対象指標(対象の大きさを表す指標)	
市民		名称	
観光客		単位	
		ア	人口
		イ	観光入れ込み客数
		ウ	
意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
鉄道を利用しやすくなる		名称	
		単位	
		ア	年間利用者数
		イ	
		ウ	
結果(どんな結果に結び付けるのか)		上位成果指標(結果の達成度を表す指標)	
利便性が確保できる		名称	
		単位	
		ア	鉄道の路線数
		イ	鉄道の便数
		ウ	年間利用者数

(2) 総事業費・指標等の推移		単位	18年度(実績)	19年度(実績)	20年度(見込)	21年度(見込)	22年度(見込)	23年度(見込)
投資量	事業費	財源内訳	千円					
		国庫支出金	千円					
		都道府県支出金	千円					
		地方債	千円					
		その他	千円					
		一般財源	千円	79	79	79		
事業費計(A)		千円	79	79	79			
活動指標		ア	回	5	5	5	5	5
		イ	回	2	2	2	2	2
		ウ						
対象指標		ア	人	127,615	127,773	128,128	128,383	128,640
		イ	人	7,329,000	7,455,320	7,500,000	8,300,000	8,900,000
		ウ						
成果指標		ア	千人	3,640	3,597	3,610	3,650	3,650
		イ						
		ウ						
上位成果指標		ア	路線	2	2	2	2	2
		イ	便	124	124	124	124	124
		ウ	千人	3,640	3,597	3,610	3,650	3,650

(3) 事務事業の環境変化・住民意見等	
この事務事業を開始したきっかけは何か?いつ頃どんな経緯で開始されたのか?	
鹿児島県鉄道整備促進協議会は、H9.5.20に日豊本線複線化期成会等の3協議会を統合して、発足した。肥薩線利用促進・存続期成会は、ローカル線廃止等の動きの中でS56.7.22に県域を越えて沿線の市町村で期成会を発足させた。	
事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか、開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか?	
JR九州への継続的な要望等により、ダイヤ等の改善が行われ、鹿児島市内への鉄道利用の利便性が図られ、国分駅、隼人駅の利用者が増えている。H21.11.21に全線開通100周年を迎える肥薩線には、嘉例川駅や大隅横川駅等の観光資源があり、観光特急はやとの風もH16.3.13から運行している。	
この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか?	
鉄道在来線の整備や輸送サービスを改善するために、列車ダイヤの改善要望や高齢者、障がい者等が移動しやすい駅施設、車両等の整備要望がある。(駅におけるエスカレーターの設定等)	

事務事業名	鉄道利用促進事業	所属部	企画部	所属課	企画政策課
-------	----------	-----	-----	-----	-------

2 評価の部 (SEE) * 原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価					
目的 妥当性 評価	政策体系との整合性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている【理由】 ↷ この事務事業の目的は市(町)の政策体系に結びつくか? 意図することが結果に結びついているか? 市内の公共交通の利便性を確保するためには幹線である鉄道の充実と存続を図る必要があり、この事業を行うことは政策体系に結びつく。			
	公共関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である【理由】 ↷ なぜこの事業を市が行わなければならないのか? 税金を投入して、達成する目的か? 地方の鉄道路線は、車社会の到来や人口減少等により利用者が減少し、路線廃止等がなされており、利用促進を図って存続させる必要がある。自治体には、地域公共交通維持施策として積極的な取り組みが求められる。			
	対象・意図の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 適切である【理由】 ↷ 対象を限定・追加すべきか? 意図を限定・拡充すべきか? 市民が暮らしやすく、県内外からの観光客等が来訪しやすくするためには、交通移動手段を確保し、交通の利便性を図る必要があることから、対象・意図は適切である。			
有効性 評価	成果の向上余地	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある【理由】 ↷ <input type="checkbox"/> 向上余地がない【理由】 ↷ 成果を向上させる余地はあるか? 成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか? 何が原因で成果向上が期待できないのか? 鉄道は、年中無休で、ダイヤ等の遅れも少なく、利用しやすい公共交通である。しかし、駅構内は階段等が多く、エレベーターやエスカレーター等が整備されていないため高齢者等が利用しづらい現状にある。駅施設の整備や駅からの二次アクセスとして路線バス等とのダイヤの連携も改善も必要である。			
	廃止・休止の成果への影響	<input type="checkbox"/> 影響無【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 影響有【その内容】 ↷ 事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は? 鉄道の利用者は減少傾向にあり、県や沿線市町村、関係機関、住民が一体となった利用促進を図る必要があり、今後も継続する必要がある。			
	類似事業との統廃合・連携の可能性	<input checked="" type="checkbox"/> 他に手段がある(具体的な手段、事務事業) ↷ 肥薩線利用促進・存続期成会、鹿児島県鉄道整備促進協議会 <input type="checkbox"/> 統廃合できる ↷ <input type="checkbox"/> 連携できる ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 統廃合できない ↷ <input type="checkbox"/> 連携できない ↷ 目的を達成するには、この事務事業以外他に方法はないか? 類似事業との統廃合ができるか? 類似事業との連携を図ることにより、成果の向上が期待できるか? 鉄道の利用促進を目的に、肥薩線利用促進・存続期成会と鹿児島県鉄道整備促進協議会があるが、構成市町村等が異なり統廃合はできない。 <input type="checkbox"/> 他に手段がない【理由】 ↷			
効率性 評価	事業費の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↷ 成果を下げずに事業費を削減できないか? (仕様や工法の適正化、住民の協力など) 協議会での継続的な利用促進活動であり、本市の判断のみで事業費削減はできないが、最小の経費で最大の効果をあげられるような取り組みが必要であり議論していきたい。			
	人件費(延べ業務時間)の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↷ やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか? 成果を下げずに正職員以外の職員や委託でできないか? (アウトソーシングなど) 肥薩線利用促進・存続期成会の事務局は人吉市、鹿児島県鉄道整備促進協議会の事務局は県交通政策課となっており、構成市町村は、会議出席や各種報告書類等の作成事務なので、人件費等の削減余地はない。			
公平性 評価	受益機会・費用負担の適正化余地	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↷ <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である【理由】 ↷ 事業の内容が一部の受益者に偏っていて不公平ではないか? 受益者負担が公平・公正になっているか? 本市の公共交通の幹線である鉄道の利用促進・存続活動等を行うことは、市民の公益性につながることであり、協議会の負担についても公平になされている。			

3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN) [担当課長記入欄]

(1) 1次評価者としての評価結果	(2) 全体総括(振り返り、反省点)
目的妥当性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 有効性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり 効率性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 公平性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり	協議会での利用促進活動であり、今後も継続して進める必要がある。利用促進につなげるための駅施設の整備や路線バス等の二次アクセスとの連携も推進する必要がある。

(3) 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可	(4) 改革・改善による期待成果(廃止・休止の場合は記入不要)																
<input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) (従来通りで特に改革改善をしない) <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(公平性改善)	コスト <table border="1"> <tr> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		削減	維持	増加	向上				維持				低下			
	削減	維持	増加														
向上																	
維持																	
低下																	
<改革改善案> 利用促進をする上で環境整備(駅施設のバリアフリー化、路線バス等の二次アクセスとの連携)も必要である。事務局任せでない構成市町村等の積極的な取り組み。(出張等での鉄道利用等も含む。)																	

(5) 改革、改善を実現する上で解決すべき課題(壁)とその解決策
バス等を含めた公共交通の利用促進を、市民に対して広報する必要がある。 駅施設の環境整備には、多額の費用がかかる。(以前から、JRへの要望活動はしているが、具体的な取り組みや協議がなされていない。)

No.	事務事業名	コミュニティバス等運行事業				所属部	企画部		
						所属課	企画政策課		
政策体系	政策名	0	1	快適で魅力あるまちづくり			課長名	川村 直人	
	施策名	0	2	交通体系の充実			所属G(係)	企画政策G	
	基本事業名	0	3	バス輸送の確保			電話番号	45-5111	
予算科目	会計	款	項	目	事業	事業名	法令根拠		
	一般	0	2	0	1	0	9	18090	企画調整費

事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述)		事業期間
各地区でコミュニティバスを運行する。(土、日は運休) * 国分(9路線)、牧園(4路線)、霧島(6路線)を(株)いわさきバスネットワークに運行委託。 * 横川(9路線)は南国交通(株)に運行を委託。 市内全地区でのコミュニティバス等の運行(平成20年度)を検討する。 * 溝辺、福山地区への新たな運行の検討。国分、牧園、霧島、横川地区では、運行の見直しの検討。 コミュニティバス検討委員会(市民11名...各地域の代表者や有識者等)や庁内のワーキング会議等で検討。 隼人地区は、既存の隼人巡回バスの路線を延長し、国分・隼人の市街地を循環する路線バスとして拡充。		<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返 ↳ (H 14 年度 ~) <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 ↳ (年度 ~ 年度)

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と目標		活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
手段(主な活動) 19年度実績(19年度に行った主な活動) コミュニティバスの運行(国分、横川、牧園、霧島地区) 既存運行の見直し及び溝辺、福山地区での新規運行(平成20年度~)の検討。		名称 ア コミュニティバスの運行便数 イ コミュニティバスの運行距離 ウ 検討会の開催回数	単位 便 万km 回
20年度計画(20年度に計画している主な活動) コミュニティバスの運行		対象指標(対象の大きさを表す指標)	
対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等 市民(公共交通機関の少ない地域の住民) コミュニティバス		名称 ア 人口 イ 再編成の対象となるコミュニティバスの路線数 ウ	単位 人 路線
意図(この事業によって、対象をどう変えるのか) (コミュニティバスの運行により)市民の移動手段を確保する。		成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
結果(どんな結果に結び付けるのか) 利便性が確保できる。		名称 ア 移動手段が確保できた住民(自治会)の割合 イ ウ	単位 %
		上位成果指標(結果の達成度を表す指標)	
		名称 ア バスの路線数 イ バスの便数 ウ 年間利用者数	単位 路線 便 千人

(2) 総事業費・指標等の推移		単位	18年度(実績)	19年度(実績)	20年度(見込)	21年度(見込)	22年度(見込)	23年度(見込)
投入量	事業内訳	国庫支出金	千円					
		都道府県支出金	千円					
		地方債	千円					
		その他	千円					
		一般財源	千円	41,404	45,876	94,953		
		事業費計(A)	千円	41,404	45,876	94,953		
活動指標		ア 便	125	127	176	176	176	176
		イ 万km	27	27	48	48	48	48
		ウ 回	8	10	8	5	5	5
対象指標		ア 人	127,615	127,773	128,128	128,383	128,640	128,868
		イ 路線	27	28	50	50	50	50
成果指標		ア %	48.4	48.4	75.7	75.7	75.7	75.7
上位成果指標		ア 路線	34	51	73	73	73	73
		イ 便	150	213	384	384	384	384
		ウ 千人	154	352	428	437	442	442

(3) 事務事業の環境変化・住民意見等	
この事務事業を開始したきっかけは何か?いつ頃どんな経緯で開始されたのか?	
高齢者等の日常交通手段(買物、通院等)を確保するために、各地区(旧市町)でコミュニティバス(運賃:100円)による運行を開始した。 * 運行開始日...国分(H15.9.1)、横川(H14.12.2)、牧園(H17.10.13)、霧島(H14.11.11)	
事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか、開始時期あるいは5年前と比べてどう変わったのか?	
コミュニティバスの運行日に合わせて、高齢者の方々を中心に、買い物や通院、温泉入浴等に利用されており、高齢者の外出機会等が増えた。 平成18年11月7日にいわさきグループの赤字バス路線が廃止され、民間バス事業者が運行する路線バスの路線や便数が減少した。	
この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか?	
現在導入されていない溝辺、福山地区での運行要望があり、平成20年4月から運行予定である。 コミュニティバスを充実して欲しいという要望が議会並びに市民からある。	

事務事業名	コミュニティバス等運行事業	所属部	企画部	所属課	企画政策課																					
2 評価の部(SEE) * 原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価																										
目的 妥当性 評価	政策体系との整合性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている【理由】 ↘ この事務事業の目的は市(町)の政策体系に結びつか? 意図することが結果に結びついているか?																								
	公共関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である【理由】 ↘ なぜこの事業を市が行わなければならないのか? 税金を投入して、達成する目的か?																								
	対象・意図の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 適切である【理由】 ↘ 対象を限定・追加すべきか? 意図を限定・拡充すべきか?																								
有効性 評価	成果の向上余地	<input type="checkbox"/> 向上余地がある【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がない【理由】 ↘ 成果を向上させる余地はあるか? 成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか? 何が原因で成果向上が期待できないのか?																								
	廃止・休止の成果への影響	<input type="checkbox"/> 影響無【理由】 ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 影響有【その内容】 ↘ 事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は?																								
	類似事業との統廃合・連携の可能性	<input checked="" type="checkbox"/> 他に手段がある(具体的な手段, 事務事業) ↘ <input checked="" type="checkbox"/> 統廃合できる ↘ <input type="checkbox"/> 連携できる ↘ <input type="checkbox"/> 統廃合できない ↘ <input type="checkbox"/> 連携できない ↘ 目的を達成するには、この事務事業以外他に方法はないか? 類似事業との統廃合ができるか? 類似事業との連携を図ることにより、成果の向上が期待できるか?																								
効率性 評価	事業費の削減余地	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↘ <input type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↘ 成果を下げずに事業費を削減できないか? (仕様や工法の適正化、住民の協力など)																								
	人件費(延べ業務時間)の削減余地	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある【理由】 ↘ <input type="checkbox"/> 削減余地がない【理由】 ↘ やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか? 成果を下げずに正職員以外の職員や委託でできないか? (アウトソーシングなど)																								
公平性 評価	受益機会・費用負担の適正化余地	<input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地がある【理由】 ↘ <input type="checkbox"/> 公平・公正である【理由】 ↘ 事業の内容が一部の受益者に偏っていて不公平ではないか? 受益者負担が公平・公正になっているか?																								
3 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN) 【担当課長記入欄】																										
(1) 1次評価者としての評価結果		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																								
目的妥当性 <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり 有効性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり 効率性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり 公平性 <input type="checkbox"/> 適切 <input checked="" type="checkbox"/> 見直し余地あり		市民の交通移動手段を確保することは必要不可欠であり、利用実態が悪い路線については、市民ニーズに合った利用しやすい運行等に見直していく必要がある。																								
(3) 今後の事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可			(4) 改革・改善による期待成果(廃止・休止の場合は記入不要)																							
<input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) (従来通りで特に改革改善をしない) <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input checked="" type="checkbox"/> 事業のやり方改善(公平性改善)			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <th>削減</th> <th>維持</th> <th>増加</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="3">成果</th> <th>向上</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>維持</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>低下</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					コスト			削減	維持	増加	成果	向上				維持				低下			
		コスト																								
		削減	維持	増加																						
成果	向上																									
	維持																									
	低下																									
<改革改善案> コミュニティバスの利用実態を検証しながら、利用実態の悪い路線については、効率性、合理性も前提にしながら、市民ニーズにあった利用しやすい運行形態(路線、便数、ダイヤ等)になるように見直しを行う。 受益者負担(運賃)に関しても公平性の観点から見直す必要がある。 * 効率性改善によるコスト削減や受益者負担の見直しによる増収よりも成果向上のための路線拡充などのコスト負担が多くなると思われるため成果向上・コスト増加とした。																										
(5) 改革、改善を実現する上で解決すべき課題(壁)とその解決策 他の交通機関との連携は図れるが、乗り継ぎになれていない市民(高齢者等)が多いので、理解を求める。運行形態の見直しだけでなく、車両の小型化についても検討する必要がある。 利用料金の見直しは、値上げになるので、利用者の理解を求める必要がある。																										