

| | | | | |
|-------------------|---|--|--------------------------------|--|
| 事務事業名 市道猪尾線道路改良事業 | | 所属部 建設部 | 所属課 建設工務課 | |
| 総合計画体系的 | 政策名 (Ⅱ)安全・安心で快適なまち<<定住環境>> | 所属G 道路改良G | 課長名 渡部克彦 | |
| | 施策名 (12)生活道路の整備 | 担当者名 板持大悟 | 電話番号 0854-40-1063 (内線) 2472 | |
| | 目的 対 A)市民(道路利用者) B)生活意 市内を安全に移動できる。 象 道路(市道) 意 図 | 予算科目 会計 款 大事業 大事業 0 1 4 0 0 3 事業名 項 目 中事業 中事業 1 0 1 5 0 3 事業名 | 市道道路整備事業 起債道路整備事業 | |
| | 基本事業名 (035)生活道路の新設・改良 目的 対 道路利用者 意 安全に移動できるように道路を新設・改良する。 象 意 図 | | | |

1 現状把握 [DO]

(1) 事業概要

| |
|--|
| ① 事業期間 |
| <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 (27 年度 ~ 31 年度) |
| ② 事業内容 (期間限定複数年度事業は全体像を記述) |
| 本事業は加茂町猪尾地内の生活路線及び通学路であるが既存道路幅員(W=3.8m)が狭小であり、緊急車両の通行や歩行者との離合が困難であることから拡幅改良(W=6.5m)を行うものである。 |

(2) 事務事業の手段・指標

| | | | | | | |
|----|-----------------------------|-----------------------|----------|----------|----------|----------|
| 手段 | ① 主な活動 | | | | | |
| | 29年度実績(29年度に行った主な活動) | 30年度計画(30年度に計画する主な活動) | | | | |
| | ・道路改良工事 ・用地買収 ・支障物件補償 | ・道路改良工事 | | | | |
| | ② 活動指標 | 単位 | 27年度(実績) | 28年度(実績) | 29年度(実績) | 30年度(計画) |
| | ア 整備延長 | m | 0 | 485 | 780 | 680 |
| | イ 供用延長(累計) | m | 0 | 0 | 100 | 150 |
| | ウ | | | | | |
| | エ | | | | | |

(3) 事務事業の目的・指標

| | | | | | | | |
|----|--------------------------|--------------------|----|----------|----------|----------|----------|
| 目的 | ① 対象(誰、何を対象にしているのか) | ③ 対象指標 | 単位 | 27年度(実績) | 28年度(実績) | 29年度(実績) | 30年度(計画) |
| | 市道及び市道利用者 | ア 整備計画延長 | m | 780 | 780 | 780 | 780 |
| | | イ | | | | | |
| | | ウ | | | | | |
| | ② 意図(対象がどのような状態になるのか) | ④ 成果指標 | 単位 | 27年度(実績) | 28年度(実績) | 29年度(実績) | 30年度(計画) |
| | 道路利用者の利便性を高め、住民生活の向上を図る。 | ア 整備率(供用延長/整備計画延長) | % | 0.0 | 0.0 | 12.8 | 19.2 |
| | | イ | | | | | |
| | | ウ | | | | | |

(4) 事務事業のコスト

| | | | | | | | |
|-------------------|----------|----------------|----------|----------|----------|----------|--------|
| ① 事業費の内訳 (29年度決算) | ② コストの推移 | 単位 | 27年度(決算) | 28年度(決算) | 29年度(決算) | 30年度(計画) | |
| (H28繰越分) | 財源内訳 | 国庫支出金 | 千円 | | | | |
| 工事費 34,181千円 | | 県支出金 | 千円 | | | | |
| 用地費 813千円 | | 地方債 | 千円 | 17,600 | 22,900 | 98,400 | 10,000 |
| 補償費 21,605千円 | | その他 | 千円 | | | | |
| 事務費 68千円 | | 一般財源 | 千円 | | 34 | 67 | 0 |
| 計 56,667千円 | 事業費計(A) | 千円 | 17,600 | 22,934 | 98,467 | 10,000 | |
| (H29分) | 人件費 | 正規職員従事人数 | 人 | 2 | 2 | 2 | |
| 工事費 37,657千円 | | 延べ業務時間 | 時間 | 300 | 300 | 300 | |
| 補償費 3,236千円 | | 人件費計(B) | 千円 | 1,174 | 1,190 | 1,223 | |
| 事務費 907千円 | | トータルコスト(A)+(B) | 千円 | 18,774 | 24,124 | 99,690 | |
| 計 41,800千円 | | | | | | | |

(5) 事務事業の環境変化、住民意見等

| | | |
|---|--|--|
| ① 環境変化 (この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?) | ② 改革改善の経緯 (この事務事業に関してこれまでどのような改革改善をしているか?) | ③ 関係者からの意見・要望 (この事務事業に対して市民、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?) |
| 普通建設費並びに起債借入額の抑制により事業費の確保が困難となってきた。 | 設計時に線形や工法検討によるコスト削減を図り事業費の抑制に努めた。 | 早期全線完了が望まれている。 |

| | | | | | |
|-------|-------------|-----|-----|-----|-------|
| 事務事業名 | 市道猪尾線道路改良事業 | 所属部 | 建設部 | 所属課 | 建設工務課 |
|-------|-------------|-----|-----|-----|-------|

2 事後評価【SEE】

| | | | |
|-------------------|-----------------------------------|---|--|
| A 目的 妥当性 | ① 政策体系との整合性 | この事務事業の目的は市の政策体系に結びつくか？ 意図することが結びついているか？ | 見直し余地があるとする理由 |
| | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている | * 余地がある場合⇒ |
| | ② 公共関与の妥当性 | 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？ | |
| B 有効性 | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である | * 余地がある場合⇒ |
| | ③ 対象・意図の妥当性 | 対象を限定・追加する必要はないか？ 意図を限定・拡充する必要はないか？ | |
| | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 適切である | * 余地がある場合⇒ |
| C 効率性 | ④ 成果の向上余地 | 成果を向上させる余地はあるか？ 成果を向上させるため現在より良いやり方はないか？ 何が原因で成果向上が期待できないのか？ | |
| | <input type="checkbox"/> 向上余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がない | 理由 交通量や受益状況から道路規格を決定しているため、向上の余地は無い。 |
| | ⑤ 廃止・休止の成果への影響 | この事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は？ | |
| D 公平性 | <input type="checkbox"/> 影響無 | <input checked="" type="checkbox"/> 影響有 | 理由 狭隘な生活路線を整備することにより交通の円滑化や安全性の向上に寄与することから、事業中止による住民生活への影響は大きい。 |
| | ⑥ 類似事業との統廃合・連携の可能性 | 目的達成には、この事務事業以外の手段(類似事業)はないか？ ある場合、その類似事業との統廃合・連携ができるか？ | |
| | <input type="checkbox"/> 他に手段がある | <input checked="" type="checkbox"/> 他に手段がない | 理由 各事業の整備目的が異なるため統廃合は難しい。 |
| C 効率性 | ⑦ 事業費の削減余地 | 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) | |
| | <input type="checkbox"/> 削減余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない | 理由 道路の規格・構造は一定の基準に基づいて設計しており、工法についても比較検討のうえ採用している。 |
| | ⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 | 成果を下げずにやり方の工夫で延べ業務時間を削減できないか？ 正職員以外や外部委託ができないか？ | |
| D 公平性 | <input type="checkbox"/> 削減余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない | 理由 設計測量については業務委託をしているが、用地買収や工事費積算は守秘義務があり困難である。 |
| | ⑨ 受益機会・費用負担の適正化余地 | 事業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・公正か？ | |
| | <input type="checkbox"/> 見直し余地がある | <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である | 理由 道路は不特定多数の市民が利用する施設であり、利用者を特定した受益負担は求められない。 |
| 評価 の 総 括 | ① 1次評価者としての評価結果 | | ② 1次評価結果の総括(根拠と理由) |
| | A 目的妥当性 | <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり | 目標の達成には整備計画に基づき着実に事業進捗を図る必要がある。 |
| | B 有効性 | <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり | |
| | C 効率性 | <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり | |
| | D 公平性 | <input checked="" type="checkbox"/> 適切 <input type="checkbox"/> 見直し余地あり | |

3 今後の方向性【PLAN】

| ① 1次評価者としての事務事業の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 | ② 改革・改善による期待成果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----|----|-----|--|--|--|--|----|----|----|----|----|--|--|--|----|--|---|---|----|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> 廃止 <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 目的再設定 <input type="checkbox"/> 事業統廃合・連携 <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(有効性改善) <input type="checkbox"/> 事業のやり方改善(効率性改善) <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) | <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <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 | | × | × | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業効果の発現には予算措置が必要となるが、市財政の圧迫に直結することから、道路整備計画に基づいた取り組みが重要となる。 | <p>廃止・休止の場合は記入不要。 コストが増加(新たに費やし)で成果が向上しない、もしくはコスト維持で成果低下では改革・改善とはならない。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |