

第 6 期 総 合 計 画 事 務 事 業 進 行 管 理 調 書

【PLAN】

事務事業の目的と成果

事業名	砂川 S A スマートインターチェンジ利用促進事業				事業期間 第 6 期総合計画 の位置付け	平成 28 年度 ～ 年度			所管課係	政策調整課企画調整係
	新規・継続	新規	建設・建設外	建設外		4-2-2	他に関連する 基本事業	5-2-2		
目的 (何のために実施する のか)	砂川 S A スマートインターチェンジの利用に関する課題等の把握を図るとともに、認知度を高める取り組みを行うことにより、当該スマートインターチェンジの利用拡大を図ることを目的とする。									
対象 (誰・何を対象として いるのか)	・高速道路利用者 ・砂川 S A スマートインターチェンジ地区協議会、勉強会、4 者協議構成団体【北海道開発局、札幌開発建設部、北海道、NEXCO 東日本(株)北海道支社、北海道警察本部、砂川警察署、砂川商工会議所、道央砂川工業団地、砂川ハイウェイオアシス観光(株)、(財)北海道子どもの国協会、砂川市】									
事業開始時の状況・これまでの 経緯(行革内容含む)	平成27年8月8日に砂川 S A スマートインターチェンジが開通し、「スマートインターチェンジ整備促進事業」は完了した。開通後の利用促進を図るため、平成28年度より本事業を開始し、地区協議会、勉強会、4 者協議の会議を開催しつつ、整備効果検証業務、ETC 車載器搭載促進補助事業等を実施した。今後、勉強会及び 4 者協議を毎年 1 回程度開催し、必要に応じて地区協議会を開催しつつ、開通から奇数年度に整備効果検証を行うとともに、その間においてもデータの蓄積のため、交通量調査を行うこととした。				手段 (どのような方法で 実現するのか)	砂川 S A スマートインターチェンジ勉強会、4 者協議を毎年開催し、必要に応じて地区協議会を開催することにより、利用状況や課題等を把握するとともに、砂川 S A スマートインターチェンジの広報宣伝活動に関する取組を行う。				
					成果 (どのような効果が 得られるのか)	市内事業所への市外在住の来訪者が増大する。				

【DO】

実績

(単位: 円)

		第 1 次実施 3 カ年計画				第 2 次実施 3 カ年計画				第 3 次実施 4 カ年計画				第 6 期 総合計画 計		
		第 1 年次 (23年度)	第 2 年次 (24年度)	第 3 年次 (25年度)	実施 3 カ年 合計	第 4 年次 (26年度)	第 5 年次 (27年度)	第 6 年次 (28年度)	実施 3 カ年 合計	第 7 年次 (29年度)	第 8 年次 (30年度)	第 9 年次 (31・R元年度)	第 10 年次 (R2年度)		実施 4 カ年 合計	
投入された 事業費の 推移	国 費	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	道 費	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	地 方 債	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	そ の 他	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	一 般 財 源	計画額				0				0	651,000	3,023,000	651,000	3,023,000	7,348,000	7,348,000
		予算計上額				0				0	651,000	515,000	58,000	608,000	1,832,000	1,832,000
		実績額				0				0	649,840	489,000	15,880	22,000	1,176,720	1,176,720
	事業費合計	計画額	0	0	0	0	0	0	0	0	651,000	3,023,000	651,000	3,023,000	7,348,000	7,348,000
		予算計上額	0	0	0	0	0	0	0	0	651,000	515,000	58,000	608,000	1,832,000	1,832,000
		実績額	0	0	0	0	0	0	0	0	649,840	489,000	15,880	22,000	1,176,720	1,176,720
事業費予算の内容									印刷製本費： 119千円 周辺交通量デー タ集約・分析業 務委託料：497 千円 旅費：24千円	周辺交通量デー タ集約・分析業 務委託料：497 千円 旅費：18千円	旅費：18千円、 消耗品費：11千 円、印刷製本 費：29千円	旅費：19千円、 消耗品費：39千 円、整備効果検 証業務委託料： 550千円				
前年度予算との比較 (増減理由)										印刷製本費の減	周辺交通量デー タ集約・分析業 務委託料の減	整備効果検証業 務委託料の増				
実績との比較 (増減理由)										委託料と旅費の 減	旅費の減	各費目の減	整備効果検証を委 託せず自前で実施 したことによる業 務委託の減			

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)	指標名：関連会議開催回数	指標の求め方：毎年4月～翌年3月までの砂川S A スマートインターチェンジ関連会議の開催回数
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)	指標名：日平均利用台数	指標の求め方：毎年4月～翌年3月までの砂川S A スマートインターチェンジ1日当りの平均通過車輛数

事業評価	指標	活動指標 1 (単位/回)	計画値							2	3	2	3			
		実績値								1	2	1	1			
	成果指標 1 (単位/台)	計画値								500	500	500	500			
		実績値								462	481	484	397			
	評価内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)													達成されていない	
		事業の成果 (成果指標をもとに評価)													少し上がっている	
		事業の効率性 (事業費に対する成果)													少し上がっている	
		総合評価													良好である	
		総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	活動指標については達成されておらず、成果指標についても同様であるが、成果指標である平均通過車両数については、右肩上がりでの増が見られることから、「良好である」と判断する。
	今後の方向性														現状のまま継続	
方向性の判断理由改善、改革の内容 (H25、H28、H30)	H25：								H30： 日平均利用台数は毎年増加しており、PR活動等が成果につながっていると考えられることから、「現状のまま継続」とする。今後も、PR活動等を通して利用を促進していく。							

第 6 期 総 合 計 画 事 務 事 業 進 行 管 理 調 書

【PLAN】

事務事業の目的と成果

事業名	バス路線確保対策事業				事業期間	平成 6 年度 ~ 一 年度						所管課係	市民生活課生活交通係	
	事業性質区分	新規・継続	継続	建設・建設外		建設外	第6期総合計画の位置付け	4-2-3	他に関連する基本事業	-	-			-
目的 (何のために実施するのか)	路線バスを運行しているバス事業者に収支補填を行い、公共交通手段を確保し、市民生活の向上を図る。													
対象 (誰・何を対象としているのか)	北海道中央バス株式会社、市民													
手段 (どのような方法で実現するのか)														
成果 (どのような効果が得られるのか)														
事業開始時の状況・これまでの経緯 (行革内容含む)	焼山線については、昭和63年4月24日にJR歌志内線が廃止となり、翌日より代替として中央バスによる運行が開始された。運行開始後6年間は、国及び道による100%補助（転換バス事業費補助）の対象であったが、平成6年4月25日以降の運行に係る赤字（生活交通路線維持費補助金を差し引いた分）については、当市と歌志内市で補填している。花月砂川線については、従前より運行していたJRバスが平成15年2月28日をもって撤退した。その後の代替は、中央バスによって運行され、生活交通路線維持費補助金を差し引いた赤字について、滝川市・新十津川町・浦臼町・砂川市で補填している。なお、平成18年度補填分より、補助金交付要件に該当しなくなったため、関係市町のみで補填している。													

【DO】

実績

(単位：円)

		第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第6期総合計画		
		第1年次 (23年度)	第2年次 (24年度)	第3年次 (25年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (26年度)	第5年次 (27年度)	第6年次 (28年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (29年度)	第8年次 (30年度)	第9年次 (31・R元年度)	第10年次 (R2年度)		実施4カ年 合計	
投入された事業費の推移	国費	計画額			0				0					0	0	
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	道費	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	地方債	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	その他	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
一般財源	計画額	5,703,000	5,703,000	3,948,000	15,354,000	3,948,000	3,948,000	3,948,000	11,844,000	7,671,000	7,671,000	7,671,000	7,671,000	30,684,000	57,882,000	
	予算計上額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	実績額	6,415,223	6,703,037	6,377,130	19,495,390	6,582,662	8,190,279	7,669,375	22,442,316	6,034,791	12,312,878	10,098,339	6,792,753	35,238,761	77,176,467	
事業費合計	計画額	5,703,000	5,703,000	3,948,000	15,354,000	3,948,000	3,948,000	3,948,000	11,844,000	7,671,000	7,671,000	7,671,000	7,671,000	30,684,000	57,882,000	
	予算計上額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	実績額	6,415,223	6,703,037	6,377,130	19,495,390	6,582,662	8,190,279	7,669,375	22,442,316	6,034,791	12,312,878	10,098,339	6,792,753	35,238,761	77,176,467	
事業費の内容	事業費予算の内容	バス運行の補助年度は10月～9月であるため、9月末の実績確定後、補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。		バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。		バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。	バス運行の補助年度は10月～9月であるため補正予算で対応。			
	前年度予算との比較 (増減理由)															
	実績との比較 (増減理由)	計画で見込んでいた焼山線、花月砂川線に加え、滝川奈井江線、上砂川線も補填したことによる増。 12月補正 5,725千円 3月補正 692千円	計画で見込んでいた焼山線、花月砂川線に加え、上砂川線も補填したことによる増。 12月補正 6,705千円	計画で見込んでいた焼山線に加え、花月砂川線、上砂川線、滝川美唄線も補填したことによる増。 12月補正 6,379千円		計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 12月補正 5,848千円 3月補正 737千円	計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 3月補正 8,192千円	計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 12月補正 7,671千円		計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 12月補正 6,037千円	計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 12月補正 12,317千円	計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 9月補正 5,446千円 12月補正 4,654千円	計画で見込んでいた焼山線に加え、上砂川線、滝川美唄線、滝川奈井江線も補填したことによる増。 12月補正 6,794千円			

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)		指標名：収支補填額				指標の求め方：各路線収支補填額合計										
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)		指標名：年間便数				指標の求め方：市町補填路線年間便数合計 (前年10月～当年9月の便数)										
指標	活動指標 1 (単位/千円)	計画値	5,703	5,703	3,948		3,948	3,948	3,948		3,948	3,948	3,948	3,948		
		実績値	6,416	6,704	6,378		6,583	8,191	7,671		6,037	12,317	10,100	6,794		
指標	成果指標 1 (単位/便)	計画値	8,236	8,236	5,570		5,570	5,570	5,570		5,570	5,570	5,570	5,570		
		実績値	17,623	15,054	18,617		19,278	18,298	18,120		15,620	15,610	6,387	9,234		
事業評価	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)															達成されていない
	事業の成果 (成果指標をもとに評価)															あまり上がっていない
	事業の効率性 (事業費に対する成果)															変わらない
	総合評価															問題がある
	総合評価の判断理由	自己分析：従来の焼山線と花月・砂川線に加え、滝川奈井江線と上砂川線の収支補填をすることになり収支補填額が増えているものの、交通弱者といわれる高齢者等の交通手段として、路線は維持する必要がある。	自己分析：前年度と比べ、滝川奈井江線の収支補填がなくなったものの、利用者が増加しないことや原油高騰による経常費用の増加等から収支が改善せず、収支補填額は増加している。	自己分析：活動指標である各路線収支補填額合計は、便数等の調整により、前年度に比べて若干減少することができたが、計画値を大きく上回っている。また、成果指標の補填路線年間便数は、収支補填する路線が増えたため増加した。全体としては、依然としてバス運行にかかる経常費用の増加等から、収支補填が必要となっている。	判断理由：収支補填額が増加し、便数、運行時間等調整が必要であるため、総合評価は問題があるとした。	自己分析：活動指標は、便数等の調整を行ったが前年度より若干増となっている。成果指標は、収支補填する路線が増えているため計画値より増加した。全体として、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	自己分析：活動指標は便数等の調整を行ったが、計画値を大きく上回っている。成果指標は収支補填する路線が増えているため、計画値より増加した。全体としては、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	自己分析：8月20日から1月31日まで、土砂崩れのため焼山線が全便運休となったが、活動指標は計画値を大きく上回っている。成果指標についても、収支補填する路線が増えているため、計画値より増加した。全体としては、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	判断理由：収支補填額が増加し、便数、運行時間等の調整が必要であるため、総合評価は問題があるとした。	自己分析：2月1日から7月31日まで、土砂崩れのため焼山線が一部運休となったが、活動指標は計画値を大きく上回っている。成果指標についても、収支補填する路線が増えているため、計画値より増加した。全体としては、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	自己分析：活動指標は便数等の調整を行ったが、計画値を大きく上回っている。成果指標は収支補填する路線が増えているため、計画値より増加した。焼山線を廃止したため前年より減少している。全体としては、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	自己分析：活動指標は便数等の調整を行ったが、計画値を大きく上回っている。成果指標は収支補填する路線が増えているため、計画値より増加した。全体としては、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	自己分析：活動指標は便数等の調整を行ったが、計画値を大きく上回っている。成果指標は収支補填する路線が増えているため、計画値より増加した。全体としては、バス運行にかかる経常費用の増加等から、依然として収支補填が必要となっている。	判断理由：収支補填額が増加し、便数、運行時間等の調整が必要であるため、総合評価は問題があるとした。		
今後の方向性																現状のまま継続
方向性の判断理由改善、改革の内容 (H25、H28、H30)	H25：事業の達成度、成果ともに問題はあるものの、公共交通手段の確保は必要であるため、バス事業者、関係市町と減便等を協議しながら、運行時間等調整して収支補填額の削減に努め、事業を継続する必要があると考える。平成15年からJR北海道バスの撤退により、中央バスが運行を開始した花月砂川線は、利用者の減とともに、補填額が増加したため、関係市町と中央バスによる協議の結果、平成25年4月1日付で運行を廃止した。				H28：活動指標の実績値、成果指標の実績値ともに問題はあるものの、公共交通手段の確保は必要であるため、バス事業者、関係市町と減便等を協議しながら、運行時間等の調整をして収支補填額の削減に努め、事業を継続する必要があると考える。上砂川線は、利用者の減少とともに補填額が増加したため、上砂川岳温泉まで運行していた3便を平成28年4月1日付で廃止した。				H30：活動指標の実績値、成果指標の実績値ともに問題はあるものの、公共交通手段の確保は必要であるため、バス事業者、関係市町と減便等を協議しながら、運行時間等の調整をして収支補填額の削減に努め、事業を継続する必要があると考える。焼山線は運休明け以降、利用者の減少とともに補填額が増加したため、関係市町と中央バスによる協議の結果、平成31年4月1日付で廃止した。							

第 6 期 総 合 計 画 事 務 事 業 進 行 管 理 調 書

【PLAN】

事務事業の目的と成果

事業名	予約型乗合タクシー運行事業				事業期間	平成 27 年度 ~ 平成 ー 年度								
事業性質区分	新規・継続	新規	建設・建設外	建設外	第6期総合計画の位置付け	4-2-3	他に関連する基本事業	-	-	-	-	所管課係	市民生活課生活交通係	
目的 (何のために実施するのか)	市民の日常生活に必要な交通手段を確保することで、市民生活の利便性の向上を図る。						手段 (どのような方法で実現するのか)		自宅とまちなか区域に設定する目的地間を予約型乗合タクシーにより運行する。予約型乗合タクシーを運行するタクシー事業者に対して、運行経費の不足分を補助する。					
対象 (誰・何を対象としているのか)	市民、タクシー事業者						成果 (どのような効果が得られるのか)		交通空白地域の解消が図られ、交通弱者の通院・買い物等の日常生活に必要な移動手段が確保される。					
事業開始時の状況・これまでの経緯 (行革内容含む)	平成25年度、コミュニティバスと予約型乗合タクシーによる実証調査運行を実施した。コミュニティバスについては高齢化の進行により停留所まで行くにも困難となる高齢者が出てくるのが予想され、乗合タクシーについては自宅前で乗降が可能であるため、今後の高齢化の進行及び持続可能な公共交通を考えた場合は乗合タクシーが最適と考えられるが、実証調査運行での利用者は少数で導入判断に至るデータが不十分であった。平成26年度、予約型乗合タクシーによる実証調査運行を実施し、砂川市ではコミュニティバスのように限られた範囲を定時定路線で運行するより、市内全域をカバーする運行方法が適しており、効率性及び持続性が高い予約型乗合タクシーの導入を進めると判断し、平成27年10月から予約型乗合タクシーの本格運行を開始した。													

【DO】

実績

(単位: 円)

		第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第6期 総合計画 合計		
		第1年次 (23年度)	第2年次 (24年度)	第3年次 (25年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (26年度)	第5年次 (27年度)	第6年次 (28年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (29年度)	第8年次 (30年度)	第9年次 (31・R元年度)	第10年次 (R2年度)		実施4カ年 合計	
投入された事業費の推移	国費	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	道費	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	地方債	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
	その他	計画額				0				0					0	0
		予算計上額				0				0					0	0
		実績額				0				0					0	0
一般財源	計画額				0				0	13,456,000	13,456,000	13,456,000	13,456,000	53,824,000	53,824,000	
	予算計上額				0				0	13,456,000	14,772,000	14,827,000	13,124,000	56,179,000	56,179,000	
	実績額				0				0	11,327,050	9,076,586	10,323,924	10,232,471	40,960,031	40,960,031	
事業費合計	計画額	0	0	0	0	0	0	0	0	13,456,000	13,456,000	13,456,000	13,456,000	53,824,000	53,824,000	
	予算計上額	0	0	0	0	0	0	0	0	13,456,000	14,772,000	14,827,000	13,124,000	56,179,000	56,179,000	
	実績額	0	0	0	0	0	0	0	0	11,327,050	9,076,586	10,323,924	10,232,471	40,960,031	40,960,031	
事業費予算の内容	普通旅費15千円 運行経費補助金 13,247千円 交通会議負担金 194千円									普通旅費15千円 運行経費補助金 14,563千円 交通会議負担金 194千円	普通旅費15千円 運行経費補助金 14,618千円 交通会議負担金 194千円	普通旅費15千円 運行経費補助金 12,915千円 交通会議負担金 194千円	普通旅費15千円 運行経費補助金 12,915千円 交通会議負担金 194千円			
	前年度予算との比較 (増減理由)										運行経費補助金の増	運行経費補助金の増	運行経費補助金の減			
	実績との比較 (増減理由)										主に運行経費補助金の減	主に運行経費補助金の減	主に運行経費補助金の減	主に運行経費補助金の減		

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)		指標名：地域公共交通会議開催回数				指標の求め方：地域公共交通会議開催回数									
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)		指標名：年間利用者数 (前年10月～当年9月の利用者数)				指標の求め方：年間利用者数 (前年10月～当年9月の利用者数)									
指標	活動指標 1 (単位/回)	計画値								1	1	1	1		
		実績値								3	3	4	3		
指標	成果指標 1 (単位/人)	計画値								5,912	5,912	5,912	5,912		
		実績値								8,298	9,540	8,431	8,875		
事業 評価	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)														達成されている
	事業の成果 (成果指標をもとに評価)														少し上がっている
	事業の効率性 (事業費に対する成果)														変わらない
	総合評価														普通である
	評価内容	総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	自己分析： 活動指標、成果指標ともに計画値を上回っているが、定期的に広報周知等を行うことで、利用者数の維持・増加を図りたい。	自己分析： 活動指標、成果指標ともに計画値を上回っているが、定期的に広報周知等を行うことで、利用者数の維持・増加を図りたい。	自己分析： 活動指標、成果指標ともに計画値を上回っているが、定期的に広報周知等を行うことで、利用者数の維持・増加を図りたい。	自己分析： 活動指標、成果指標ともに計画値を上回っているが、定期的に広報周知等を行うことで、利用者数の維持・増加を図りたい。	判断理由： 達成度、成果ともに指標の動向から上記の判断とした。効率性は、事業費、事業内容に大きな変動がないため「変わらない」とした。これらをトータルして、総合評価は「普通である」と考える。
	今後の方向性														現状のまま継続
	方向性の判断理由改善、改革の内容 (H25、H28、H30)	H25：				H28：				H30： 乗合タクシーについては、なるべく利用しやすいように模索をしているが、路線バスやタクシーといった既存の交通機関の経営を圧迫することにならないように、配慮しながら検討をしていかなければならない。 利用者数は増加しているため、バス事業者、タクシー事業者と協議しながら、事業を継続する必要があると考える。					

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)		指標名 :				指標の求め方 :														
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)		指標名 : 整備されたバリアフリー設備数				指標の求め方 : エレベーター建設予定基数														
指標	活動指標 1 (単位/)	計画値																		
		実績値																		
指標	成果指標 1 (単位/箇所)	計画値																		
		実績値																		
事業 評価 内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)																			
	事業の成果 (成果指標をもとに評価)																			変わらない
	事業の効率性 (事業費に対する成果)																			
	総合評価																			問題がある
	総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	自己分析 :	自己分析 :	自己分析 :	判断理由 :	自己分析 :	自己分析 :	自己分析 :	判断理由 :	自己分析 :	自己分析 :	自己分析 :	判断理由 :	自己分析 :	自己分析 :	自己分析 :	判断理由 :	自己分析 :	自己分析 :	判断理由 :
今後の方向性																				現状のまま継続
方向性の判断理由 改善、改革の内容 (H25、H28、H30)	H25 :				H28 :				H30 : 北海道旅客鉄道株式会社 (以下、JR北海道) との交渉の上、ホーム待合室については令和元年供用開始となる。エレベーターについてはJR北海道との協議を重ねた成果として整備案を作成したところ、現在JR北海道の内部でこの案に基づき費用算出および事業の実施について検討中である。JR北海道は厳しい経営状況であることから、早期の事業化についても難しい状況にあるが、市民からの要望にこたえるべく、今後とも事業化に向けて粘り強く交渉を進めていく。											

第 6 期 総 合 計 画 事 務 事 業 進 行 管 理 調 書

【PLAN】

事務事業の目的と成果

事業名	ヘリポート環境整備事業				事業期間	平成 8 年度 ~ 平成 年度						所管課係	市民生活課生活交通係
	事業性質区分	新規・継続	継続	建設・建設外		建設外	第6期総合計画の位置付け	4-2-4	他に関連する基本事業	-	-		
目的 (何のために実施するのか)	ヘリポート施設の保全を行い、ヘリコプターの安全運行を確保する。					手段 (どのような方法で実現するのか)	ヘリコプターの安全運行を図るため、マーキング塗装や除草等の周辺環境整備、消防施設や浄化槽の保守点検等の安全対策を行う。						
対象 (誰・何を対象としているのか)	ヘリポート利用者					成果 (どのような効果が得られるのか)	安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保が図られる。						
事業開始時の状況・これまでの経緯 (行草内容含む)	平成8年11月15日、砂川市における航空運送の用に供するため、砂川ヘリポートを設置した。 平成30年3月31日、公共用砂川ヘリポートを廃止し、同年4月1日、砂川市場外離着陸場として運用を開始した。												

【DO】

実績

(単位：円)

投入された事業費の推移	国費	道費	地方債	その他	一般財源	第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第6期総合計画	
						第1年次 (23年度)	第2年次 (24年度)	第3年次 (25年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (26年度)	第5年次 (27年度)	第6年次 (28年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (29年度)	第8年次 (30年度)	第9年次 (31・R元年度)	第10年次 (R2年度)		実施4カ年 合計
事業費の内容	計画額								0										0
	予算計上額								0										0
	実績額								0										0
	計画額								0										0
	予算計上額								0										0
	実績額								0										0
	計画額								0										0
	予算計上額								0										0
	実績額								0										0
	計画額	1,282,000	1,485,000				2,767,000	0	1,097,000	0	1,097,000	0	0	1,225,000	0	0	1,225,000		5,089,000
	予算計上額	1,282,000	2,783,000	0			4,065,000	0	1,468,000	0	1,468,000	0	0	5,000	5,000	5,000	15,000		5,548,000
	実績額	926,743	2,499,780	0			3,426,523	0	1,428,628	0	1,428,628	0	0	0	0	8,800	8,800		4,863,951
事業費合計	1,282,000	1,485,000	0			2,767,000	0	1,097,000	0	1,097,000	0	0	1,225,000	0	0	1,225,000		5,089,000	
予算計上額	1,282,000	2,783,000	0			4,065,000	0	1,468,000	0	1,468,000	0	0	5,000	5,000	5,000	15,000		5,548,000	
実績額	926,743	2,499,780	0			3,426,523	0	1,428,628	0	1,428,628	0	0	0	0	8,800	8,800		4,863,951	
事業費予算の内容	修繕料 315,000円 測量等委託料 95,000円 工事請負費 735,000円 備品購入 41,000円	修繕料 1,462,000円 測量等委託料 95,000円 工事請負費 735,000円 備品購入費 395,000円						修繕料 497,000円 測量等委託料 119,000円 工事請負費 756,000円 定期検査手数料 96,000円						修繕料 5,000円	修繕料 5,000円	修繕料 5,000円			
前年度予算との比較 (増減理由)	修繕、備品購入のための増	修繕箇所が増えたための増	今年度、検査を行わないため			今年度、検査を行わないため		消防設備等の修繕箇所が増えたため増。		今年度、検査を行わないため。			今年度、検査を行わないため。	公共用ヘリポートから場外離着陸場へ法的位置付けを変更したことにより、検査を行わないため。	前年度同額	前年度同額			
実績との比較 (増減理由)	定期検査が翌年度になり、修繕や工事を翌年度にすることになったための減	工事請負費の見積合せ減。3月補正△157千円。備品購入費の入札減。3月補正△124千円。	同額			同額		測量等委託料の見積合せ減。3月補正△5千円。工事請負費の見積合せ減。3月補正△32千円。		同額			同額	修繕料の減。3月補正△5千円	修繕が発生しなかったことによる減	修繕料の増。3月補正 4千円			

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)		指標名：維持管理経費		指標の求め方：維持管理経費									
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)		指標名：着陸回数		指標の求め方：着陸回数									
指標	活動指標 1 (単位/千円)	計画値	1,282	1,485	1,097	1,097							
		実績値	927	2,404	1,429	0							
成果指標 1 (単位/回)		計画値	50	50	50	50							
		実績値	21	58	42	24							
事業の達成度 (活動指標をもとに評価)													
事業の成果 (成果指標をもとに評価)													
事業の効率性 (事業費に対する成果)													
総合評価													
評価内容	総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	自己分析：着陸回数は減っているものの、定期的な利用者があるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保を図る。	自己分析：平成8年の供用開始から16年経っているため、修繕が必要な箇所が増え、維持管理経費が増えたが、公共用ヘリポートとして安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保のため、必要な経費と考える。	自己分析：成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者もあるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。また、国土交通省が定める空港保安規定ガイドラインに基づき、保安規定等を策定することになり、国土交通省東京航空局と調整中である。	判断理由：維持管理経費が増えているが、着陸回数はバラつきがあるものの増加しており、総合評価は普通と判断した。	自己分析：成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者があるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。なお、前年度の自己分析に記載の保安規定等を策定した。	自己分析：活動指標は修繕の必要な箇所が増加し、計画値を上回った。成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者があるため、今後も公共用ヘリポートとして安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。	自己分析：成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者もあるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。なお、今年度から来年度にかけて、ヘリポートの今後の方向性について検討を開始する。	判断理由：事業の達成度・成果ともに指標の動向から上記のとおり評価したが、総合評価についてはヘリポートが緊急時にも対応できるなど適正に維持管理できていることから「普通である」と評価した。	自己分析：成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者もあるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。平成29年度末で公共用ヘリポートから場外離着陸場へ法的位置付けを変更したことにより、維持管理等について柔軟な対応が可能となるため、活動指標の計画値を達成することは困難になると考える。なお、場外離着陸場の事務事業については、この進行管理調書を使用する。	自己分析：平成30年度より、公共用ヘリポートから場外離着陸場へ位置付けを変更したことにより、活動指標は計画値を下回った。成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者があるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。	自己分析：成果指標は計画値に満たないが、定期的な利用者があるため、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保に努めていきたい。	判断理由：達成度については、平成30年度から場外離着陸場へ位置付けを変更したことにより、維持管理等について柔軟な対応が可能となったため、上記のとおり評価した。成果については、指標の動向から上記のとおり評価した。総合評価については、緊急時にも対応できるなど適正に維持管理できていることから「普通である」と評価した。
	今後の方向性				現状のまま継続				現状のまま継続				現状のまま継続
方向性の判断理由改善、改革の内容 (H25、H28、H30)	H25：公共用ヘリポートとして安全な運行を確保し、緊急時に対応できる体制を確保するため施設整備は必要と考える。			H28：活動指標の実績値、成果指標の実績値ともに計画値との乖離はあるものの、公共用ヘリポートとして安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保を図るため、事業を継続する必要があると考える。			H30：平成30年度から、場外離着陸場へ位置付けを変更したことにより、維持管理等について柔軟な対応が可能となるため、活動指標の計画値、成果指標の計画値を達成することは困難になると考えられるが、定期的な利用者があり、今後も安全な運行と緊急時に対応できる体制の確保を図るため、事業を継続する必要があると考える。						