

# 戦略 3 拠点創造プロジェクト

## 3 拠点を結ぶまちづくり



令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	道路ネットワークづくり事業			コード	3 - 3 - 1 - 01		
SDGs				事業種別	<input type="radio"/> 国土強靱化地域計画 <input type="radio"/> まち・ひと・しごと創生総合戦略		
求める成果	長期成果	移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。					
	中期成果	産業を支える道路ネットワークが構築され、さらに企業の進出が進む。					
	短期成果	道路ネットワークが充実する					
国土強靱化計画 リスクシナリオ	2-1 【物資・燃料】	2-2 救助・救急【重】	5-4 交通網				
	7-2 交通障害						
事業期間	H28(2016)年度	～	R7(2025)年度	会計	款	項	目
担当課	都市計画課	主管課等長	小島 健太郎	予算科目	会計	款	項
関係課				会計	款	項	目
事業内容	北千葉道路の事業進捗による速達性の向上が見込まれ、新たな産業の誘導や災害に対する強靱化などの見地から構想道路の計画化に向けて検討・実施する。						
対象	都市マスタープランにおいて構想道路「(仮)木十余一線」と位置付けている道路						
手法	<input checked="" type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 補助金等 <input type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他						
計画期間中の 主な取組	・概略計画決定に向けた調査検討【R3(2021)年度～R7(2025)年度】						

2 取組状況（Do①）

R4年度 取組状況	構想道路の計画化に向けた検討の基礎資料である「白井市構想道路基礎検討書（R3年度策定）」を踏まえ、庁内各課が保有する資料等を基に地形や地質的条件、用地取得上のリスクなどを可能な限り調査した。	
改善策 取組状況	前年度評価に伴う改善項目	その他改善項目

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A						
	うち会計年度任用職員等経費						
財源内訳	国県支出金						
	受益者負担	B					
	地方債						
	その他						
一般財源		0	0	0	0	0	0
正職員	人数	0.10	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	人件費	C	673	3,363	3,363	3,503	3,503
総コストD=A+C	D	673	3,363	3,363	3,503	3,503	3,503
うち人件費（正職員・会計年度）		673	3,363	3,363	3,503	3,503	3,503
市民1人コストD/人口（円）		10.72	53.61	53.50	55.74	55.74	
受益者負担率B/D（%）							

事業コード 3 - 3 - 1 - 01

4 指標の推移（Check①）

指標名	単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明
①	目標	達成率	-	-	-	-	-	コスト効率
		実績						
	種別	分類	達成率	-	-	-	-	
指標1 単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	-
②	目標	達成率	-	-	-	-	-	コスト効率
		実績						
	種別	分類	達成率	-	-	-	-	
指標1 単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	-

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業の二重・実施意義	計画時と変わらない	構想道路は市の幹線的な道路ネットワークの強化につながる道路で、市民の移動の利便性や安全性の向上、災害時の防災機能の強化のみならず、産業振興の観点からも必要性は高い。
	市が関与する必要性	計画時と変わらない	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
有効性	実施主体	市が実施主体となる必要がある	北千葉道路の全面開通の取組が進む中で構想道路の重要性は高まっており、構想道路の整備は立地ポテンシャルの向上を図る上で有効である。
	対象の範囲	適切である	
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
効率性	達成度	目標に近づいている	構想道路の整備が円滑に進むよう用地取得リスクや地形等の把握、事業スキームの検討など様々な視点から整備方針を検討しているため効率的である。
	上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している	
	実施手法・運営主体	適切に設定されている	
	受益者負担	求めることができない	
施策内 会議での 意見等	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	新たな手法なども含め関係課での情報共有・連携を行うこと
	業務プロセス（進め方・手続き）	適切に進められている	

6 今後の方向性（Action）

事業の 方向性	<input type="checkbox"/> 改善して継続	<input checked="" type="checkbox"/> 現状のまま継続	<input type="checkbox"/> 休廃止（年度）	<input type="checkbox"/> 終了（年度）
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等）	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> 特定財源の見直し	（実施時期： 年 月）		
	<input type="checkbox"/> その他	（実施時期： 年 月）		
改善内容等				
改善により期待される効果				

令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	幹線道路沿道活性化事業				コード	3 - 3 - 1 - 02			
SDGs					事業種別	国土強靱化地域計画			
求める成果	長期成果	移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。							
	中期成果	産業を支える道路ネットワークが構築され、さらに企業の進出が進む。							
	短期成果	幹線道路沿道に企業が進出する。							
国土強靱化計画	-	-							
リスクシナリオ	-	-							
事業期間	H28(2016)年度	～	R7(2025)年度		会計	款	項	目	
担当課	都市計画課	主管課等長	小島 健太郎	予算科目	会計	款	項	目	
関係課					会計	款	項	目	
事業内容	国道16号や国道464号北千葉道路が走るなどの立地特性を生かし、幹線道路沿道の活性化を図るため、地域振興をもたらす企業等を誘導するための都市計画施策を検討・実施する。								
対象	国道16号、国道464号北千葉道路の沿道等								
手法	<input checked="" type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 補助金等 <input type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他								
計画期間中の主な取組	・都市計画決定による土地利用規制誘導の検討・実施【R3(2021)年度～R7(2025)年度】								

2 取組状況（Do①）

R4年度取組状況	・幹線道路沿道での都市計画施策について千葉県都市計画課、企業立地課、農地農村振興課等と協議を行った。	
改善策取組状況	前年度評価に伴う改善項目	その他改善項目

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A						
	うち会計年度任用職員等経費						
財源内訳	国県支出金						
	受益者負担	B					
	地方債						
	その他						
	一般財源	0	0	0	0	0	0
正職員	人数	0.75	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	人件費	C	5,044	6,725	6,725	7,006	7,006
総コスト	D=A+C	5,044	6,725	6,725	7,006	7,006	7,006
うち人件費（正職員・会計年度）		5,044	6,725	6,725	7,006	7,006	7,006
市民1人コストD/人口（円）		80.41	107.21	107.01	111.48	111.48	
受益者負担率B/D（%）							

事業コード 3 - 3 - 1 - 02

4 指標の推移（Check①）

指標名	単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明	
①	目標	実績							
		達成率	-	-	-	-	-		
	種類	分類	達成率	-	-	-	-		コスト効率
指標1 単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	コスト効率	-
②	目標	実績							
		達成率	-	-	-	-	-		
	種類	分類	達成率	-	-	-	-		コスト効率
指標1 単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	コスト効率	-

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業の二重・実施意義	計画時と変わらない	持続可能なまちづくりを進めるためには、幹線道路沿道等における雇用や税収等の地域振興をもたらす企業の立地に向けた土地利用規制誘導施策が必要である。
	市が関与する必要性	計画時と変わらない	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
	実施主体	市が実施主体となる必要がある	
有効性	対象の範囲	適切である	市の立地特性を活かし、幹線道路沿道での土地利用規制誘導を図ることで企業の立地を促進することは、雇用の拡大や昼間人口の増加等につながるため有効である。
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
	達成度	目標に近づいている	
	上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している	
効率性	実施手法・運営主体	適切に設定されている	土地利用規制誘導による民間活力を活用した事業実施のため、継続的に要するコストは少なく効率的である。
	受益者負担	求めることができない	
	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	
	業務プロセス（進め方・手続き）	適切に進められている	
施策内会議での意見等	新たな手法なども含め関係課での情報共有・連携を行うこと		

6 今後の方向性（Action）

事業の方向性	<input type="checkbox"/> 改善して継続	<input checked="" type="checkbox"/> 現状のまま継続	<input type="checkbox"/> 休廃止（年度）	<input type="checkbox"/> 終了（年度）
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等）			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 特定財源の見直し			（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> その他			（実施時期： 年 月）
改善内容等				
改善により期待される効果				

令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	企業誘致推進事業（再掲）			コード	3 - 3 - 1 - 03		
SDGs			事業種別	国土強靱化地域計画 ○ まち・ひと・しごと創生総合戦略			
求める成果	長期成果	移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。					
	中期成果	産業を支える道路ネットワークが構築され、さらに企業の進出が進む。					
	短期成果	市内に進出する企業が増える。					
国土強靱化計画 リスクシナリオ	-						
事業期間	R3(2021)年度	～	R7(2025)年度	会計	一般	款	6 項 1 目 2
担当課	産業振興課	主管課等長	金井 勉	予算科目	会計	款	項 目
関係課	都市計画課			会計	款	項	目
事業内容	企業立地奨励金制度等を活用しながら、企業誘致活動を展開し、新規企業の立地及び既存企業の事業拡張などを誘導する。また、関係機関・事業者等と連携して、産業用地の確保を進める。						
対象	市内						
手法	<input type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input checked="" type="checkbox"/> 補助金等 <input checked="" type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他						
計画期間中の 主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業誘致活動</li> <li>各種奨励金制度等のPR・運用</li> <li>産業用地確保候補地選定・確保・調整</li> <li>企業誘致基本方針の策定・推進</li> </ul>						

2 取組状況（Do①）

R4年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業立地奨励金、商業施設等立地奨励金制度の運用 ・ 白井市移動販売業務委託の実施 ・ 白井市企業誘致基本方針の策定</li> <li>白井市行政経営戦略会議に後期実施計画の一部改正を付議 ・ 事業者等との意見交換</li> <li>富ヶ谷地区まちづくり協議会の活動支援、周辺自治会への対応</li> <li>法目・上長殿地区まちづくり協議会の活動支援、事業検討パートナーの募集実施</li> <li>七次・白井木戸地区まちづくり協議会の認定、活動支援 ・ 木地区まちづくり協議会、二重川周辺地区まちづくり協議会の活動支援</li> </ul>						
改善策 取組状況	前年度評価に伴う改善項目			その他改善項目			
	企業立地奨励金、商業施設等立地奨励金制度について、見直しの検討を進めている。						

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A	75,372	83,055	80,631	59,982	60,990	42,045
うち会計年度任用職員等経費							
財源内訳							
国県支出金		2,048					
受益者負担	B						
地方債							
その他		2,593	4,614	5,428	3,299		
一般財源		70,731	78,441	75,203	56,683	60,990	42,045
正職員	人数	0.30	1.50		1.50	1.50	1.50
	人件費 C	2,018	10,088	0	10,509	10,509	10,509
総コストD=A+C	D	77,390	93,143	80,631	70,491	71,499	52,554
うち人件費（正職員・会計年度）		2,018	10,088	0	10,509	10,509	10,509
市民1人コストD/人口（円）		1,233.77	1,484.91	1,283.01	1,121.66	1,137.70	
受益者負担率B/D（%）							

事業コード 3 - 3 - 1 - 03

4 指標の推移（Check①）

指標名	単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明	
①	目標	達成率	-	-	-	-	-		
		実績							
	種別	分類	達成率	-	-	-	-	コスト効率	-
指標1 単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	コスト効率	-
②	目標	達成率	-	-	-	-	-		
		実績							
	種別	分類	達成率	-	-	-	-	コスト効率	-
指標1 単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	コスト効率	-

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業のニーズ・実施意義	高まっている	産業を活性化し、ヒト・モノなど様々な交流の活発なまちを形成するため、都心に近く国道16号が市内を縦断するなど企業からの需要の高い道路ネットワークを活かした沿道への企業誘致の必要性は高い。
	市が関与する必要性	高まっている	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
実施主体	市が実施主体となる必要がある		
有効性	対象の範囲	適切である	千葉NT事業用地・既存の白井工業団地には空地がなく、市有地でも産業を創出できるような土地はないことから、白井市の自主条例であるまちづくり条例を活用し民有地を取りまとめ、民間事業者の自発的な開発誘導を行う取組の有効性は高い。
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
	達成度	目標に近づいている	
上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している		
効率性	実施手法・運営主体	適切に設定されている	市が用地を先行買収して工業団地造成事業等を行うことは財政上の制約から不可能であり、民間事業者による自発的な開発を誘導して企業誘致を行うため、民有地の取りまとめと民間事業者のマッチングをゼロ予算で行っており効率的である。
	受益者負担	求めることができない	
	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	
業務プロセス（進め方・手続き）	適切に進められている		
施策内 会議での 意見等	新規取組の検討にあたっては、関係各課との情報共有や連携に留意すること		

6 今後の方向性（Action）



事業の 方向性	<input checked="" type="checkbox"/> 改善して継続 <input type="checkbox"/> 現状のまま継続 <input type="checkbox"/> 休廃止（ 年度 ） <input type="checkbox"/> 終了（ 年度 ）	
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定 <input type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し <input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合 <input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等） <input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し <input type="checkbox"/> 特定財源の見直し <input checked="" type="checkbox"/> その他	（実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月）
改善内容等	企業立地奨励金、商業施設等立地奨励金制度からインフラ建設負担金制度への見直しの検討	
改善により期待される効果		



令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	市道維持修繕事業			コード	3 - 3 - 2 - 01		
SDGs	 			事業種別	<input type="radio"/> 国土強靱化地域計画 <input type="radio"/> まち・ひと・しごと創生総合戦略		
				求める成果	長期成果   移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。 中期成果   安全に便利に移動できる道路ネットワークが整う。 短期成果   道路の安全性が向上する。		
国土強靱化計画 リスクシナリオ	7-2 【交通障害】			-	-		
事業期間	～ R7(2025)年度			会計	一般	款	7 項 2 目 1
担当課	道路課	主管課等長	鈴木 教之	会計	款	項	目
関係課				会計	款	項	目
事業内容	幹線市道などの効率的・効果的な修繕工事を行う。						
対象	幹線市道						
手法	<input checked="" type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 補助金等 <input type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他						
計画期間中の 主な取組	舗装修繕計画に基づき幹線市道などの修繕工事を行う。						

2 取組状況（Do①）

R4年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装修繕工事 7路線 延長1.9km</li> <li>①市道00-001号線 延長0.19km、②市道00-012号線 延長0.32km</li> <li>③市道00-018号線 延長0.17km、④市道00-115号線 延長0.17km</li> <li>⑤市道00-118号線 延長0.15km、⑥市道00-137号線 延長0.48km</li> <li>⑦市道02-001号線 延長0.42km</li> </ul>						
改善策 取組状況	前年度評価に伴う改善項目			その他改善項目			

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A	374,257	358,767	360,371	310,432	320,110	312,835
うち会計年度任用職員等経費							
財源内訳							
国県支出金	95,498		78,345	27,785	87,963	85,430	
受益者負担	B						
地方債	144,600	211,400	253,800	132,000	108,000	108,000	
その他							
一般財源	134,159	147,367	28,226	150,647	124,147	119,405	
正職員	人数	5.00	5.00	5.00	4.50	4.50	4.50
	人件費 C	33,625	33,625	33,625	31,527	31,527	31,527
総コストD=A+C	D	407,882	392,392	393,996	341,959	351,637	344,362
うち人件費（正職員・会計年度）		33,625	33,625	33,625	31,527	31,527	31,527
市民1人コストD/人口（円）		6,502.60	6,255.65	6,269.33	5,441.31	5,595.31	
受益者負担率B/D（%）							

事業コード 3 - 3 - 2 - 01

4 指標の推移（Check①）

指標名	単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明	
① 幹線市道の舗装修繕延長（累計）	km	目標	2	4	6	8	11	舗装修繕計画による	
		実績	3	5					
種別	成果指標	分類【国】	達成率	135.0	115.0	-	-	-	
指標1	単位当たりコスト（千円）			151,067.4	85,651.3	-	-	-	コスト効率 向上
②		目標							
		実績							
種別		分類	達成率	-	-	-	-	-	
指標1	単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	コスト効率 -

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業の二重・実施意義	計画時と変わらない	道路修繕工事を計画的に行い健全性・安全性を確保することは、便利で安全に移動できる道路ネットワーク環境の改善に寄与するだけでなく、長期的にはライフサイクルコストの低減にもつながる。
	市が関与する必要性	計画時と変わらない	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
有効性	実施主体	市が実施主体となる必要がある	概ね計画通りに事業が進捗し、安全で移動しやすい環境整備が図られた。計画的に事業を進めることが、長期的には予防保全型の維持管理につながり、ライフサイクルコストが低減される。
	対象の範囲	適切である	
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
効率性	達成度	目標に近づいている	国の交付金の追加補正を活用し、コストを抑え適切に事業を進めている。
	上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している	
	実施手法・運営主体	適切に設定されている	
施策内 会議での 意見等	受益者負担	求めることができない	新たな手法なども含め関係課での情報共有・連携を行うこと
	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	
	業務プロセス（進め方・手続き）	適切に進められている	


6 今後の方向性（Action）

事業の 方向性	<input type="checkbox"/> 改善して継続 <input checked="" type="checkbox"/> 現状のまま継続 <input type="checkbox"/> 休廃止（ 年度 ） <input type="checkbox"/> 終了（ 年度 ）	
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定 <input type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し <input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合 <input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等） <input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し <input type="checkbox"/> 特定財源の見直し <input type="checkbox"/> その他	（実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月）
改善内容等		
改善により期待される効果		

令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	道路ネットワークづくり事業（再掲）		コード	3 - 3 - 2 - 02			
SDGs			事業種別	<input type="radio"/> 国土強靱化地域計画 <input type="radio"/> まち・ひと・しごと創生総合戦略			
求める成果	長期成果	移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。					
	中期成果	安全に便利に移動できる道路ネットワークが整う。					
	短期成果	道路ネットワークが充実する					
国土強靱化計画 リスクシナリオ	2-1 【物資・燃料】	2-2 救助・救急【重】	5-4 交通網				
	7-2 交通障害						
事業期間	H28(2016)年度	～	R7(2025)年度	会計	款	項	目
担当課	都市計画課	主管課等長	小島 健太郎	予算科目	会計	款	項
関係課				会計	款	項	目
事業内容	北千葉道路の事業進捗による速達性の向上が見込まれ、新たな産業の誘導や災害に対する強靱化などの見地から構想道路の計画化に向けて検討・実施する。						
対象	都市マスタープランにおいて構想道路「(仮)木十余一線」と位置付けている道路						
手法	<input checked="" type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 補助金等 <input type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他						
計画期間中の 主な取組	・概略計画決定に向けた調査検討【R3(2021)年度～R7(2025)年度】						

2 取組状況（Do①）

R4年度 取組状況	構想道路の計画化に向けた検討の基礎資料である「白井市構想道路基礎検討書（R3年度策定）」を踏まえ、庁内各課が保有する資料等を基に地形や地質的条件、用地取得上のリスクなどを可能な限り調査した。	
改善策 取組状況	前年度評価に伴う改善項目	その他改善項目

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A						
	うち会計年度任用職員等経費						
財源内訳	国県支出金						
	受益者負担	B					
	地方債						
	その他						
	一般財源	0	0	0	0	0	0
正職員	人数	0.10	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	人件費	C	673	3,363	3,363	3,503	3,503
総コストD=A+C	D	673	3,363	3,363	3,503	3,503	3,503
うち人件費（正職員・会計年度）		673	3,363	3,363	3,503	3,503	3,503
市民1人コストD/人口（円）		10.72	53.61	53.50	55.74	55.74	
受益者負担率B/D（%）							

事業コード 3 - 3 - 2 - 02

4 指標の推移（Check①）

指標名		単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明	
①	目標									
	実績									
	種別	分類	達成率	-	-	-	-	-		
指標1 単位当たりコスト（千円）				-	-	-	-	-	コスト効率	-
②	目標									
	実績									
	種別	分類	達成率	-	-	-	-	-		
指標1 単位当たりコスト（千円）				-	-	-	-	-	コスト効率	-

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業の二重・実施意義	計画時と変わらない	構想道路は市の幹線的な道路ネットワークの強化につながる道路で、市民の移動の利便性や安全性の向上、災害時の防災機能の強化のみならず、産業振興の観点からも必要性は高い。
	市が関与する必要性	計画時と変わらない	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
有効性	実施主体	市が実施主体となる必要がある	北千葉道路の全面開通の取組が進む中で構想道路の重要性は高まっており、構想道路の整備は立地ポテンシャルの向上を図る上で有効である。
	対象の範囲	適切である	
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
効率性	達成度	目標に近づいている	構想道路の整備が円滑に進むよう用地取得リスクや地形等の把握、事業スキームの検討など様々な視点から整備方針を検討しているため効率的である。
	上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している	
	実施手法・運営主体	適切に設定されている	
	受益者負担	求めることができない	
施策内 会議での 意見等	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	新たな手法なども含め関係課での情報共有・連携を行うこと
	業務プロセス（進め方・手続き）	適切に進められている	




6 今後の方向性（Action）

事業の 方向性	<input type="checkbox"/> 改善して継続 <input checked="" type="checkbox"/> 現状のまま継続 <input type="checkbox"/> 休廃止（ 年度 ） <input type="checkbox"/> 終了（ 年度 ）	
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等）	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> 特定財源の見直し	（実施時期： 年 月）
	<input type="checkbox"/> その他	（実施時期： 年 月）
改善内容等		
改善により期待される効果		

令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	鉄道交通推進事業		コード	3 - 3 - 3 - 01			
SDGs	  		事業種別	国土強靱化地域計画 まち・ひと・しごと創生総合戦略			
求める成果	長期成果	移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。					
	中期成果	交通不便による生活に困難を抱える人が減る。					
	短期成果	広域的な公共交通が確保される。					
国土強靱化計画 リスクシナリオ	-		-		-		
事業期間	H17(2005)年度	～	R7(2025)年度	会計	一般	款	7 項 4 目 1
担当課	都市計画課	主管課等長	小島 健太郎	予算科目	会計	款	項 目
関係課	企画政策課			会計	款	項	目
事業内容	鉄道事業者と沿線地域が一体となってまちづくりや地域の賑わいの創出などを図り、利用者の増加に繋げる。						
対象	鉄道事業者						
手法	<input type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 補助金等 <input checked="" type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他						
計画期間中の 主な取組	北総線沿線地域活性化協議会での活性化策の検討及び沿線市事業の後援活動の実施 千葉県や沿線市と北総線運賃対策を検討し、関係機関等への連携した要望活動の実施						

2 取組状況（Do①）

R4年度 取組状況	・北総線沿線地域活性化協議会における沿線市事業の後援活動及び周知。 ※新型コロナウイルス感染症の蔓延が拡大する中、沿線市事業の中止が多くあった。 ・北総鉄道株主総会における市長の要望活動の実施。 ・北総鉄道株の運賃が令和4年10月に大幅値下げされた。 ・成田空港活用協議会、千葉県J R 経復線化等促進期成同盟への参加。 ・北総線沿線地域活性化協議会を通じての沿線市が行う事業の後援活動や、協議会事業として沿線地域の魅力を発信する「北総線沿線活性化トレイン」を 進化した。	
改善策 取組状況	前年度評価に伴う改善項目	その他改善項目
		広報紙、ホームページを活用して公共交通の利用促進の啓発を行った。

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A	56	60	1,449	65	66	66
うち会計年度任用職員等経費							
財源内訳							
国県支出金							
受益者負担	B						
地方債							
その他							
一般財源		56	60	1,449	65	66	66
正職員	人数	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75
	人件費	C	5,044	5,044	5,255	5,255	5,255
総コストD=A+C	D	5,100	5,104	6,493	5,320	5,321	5,321
うち人件費（正職員・会計年度）		5,044	5,044	5,044	5,255	5,255	5,255
市民1人コストD/人口（円）		81.30	81.37	103.31	84.64	84.66	
受益者負担率B/D（%）							

事業コード 3 - 3 - 3 - 01

4 指標の推移（Check①）

指標名	単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明
① 1日平均乗車人員（市内 駅定期外利用人員）	人	目標	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	白井・西白井駅における 定期利用を除く1日の平均 乗車人員
		実績	2,766	3,230				
		達成率	79.0	92.3	-	-	-	
指標1単位当たりコスト（千円）			1.8	2.0	-	-	-	コスト効率 低下
②		目標						
		実績						
		達成率	-	-	-	-	-	
指標1単位当たりコスト（千円）			-	-	-	-	-	コスト効率 -

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業のニーズ・実施意義	高まっている	鉄道は市民のための大切な移動手段であり、北総鉄道の運賃が大幅値下げされたことで沿線活性化のニーズは高まっており、まちづくりを進めていく中で、鉄道を利用しやすい環境を確保していくことが必要である。
	市が関与する必要性	高まっている	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
	実施主体	市が実施主体となる必要がある	
有効性	対象の範囲	適切である	鉄道交通の主体は鉄道事業者であるが、鉄道の広域性を考慮すると、沿線市や鉄道事業者と連携した取り組みを継続していくことが有効である。
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
	達成度	目標に近づいている	
効率性	上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している	沿線市や鉄道事業者と連携した取り組みを行うことが効率的であることから、引き続き情報共有を図りながら、道路等のインフラ整備やまちづくりとも連携していくことが必要である。
	実施手法・運営主体	適切に設定されている	
	受益者負担	求めることができない	
	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	
業務プロセス（進め方・手続き）	適切に進められている		
施策内 会議での 意見等	北総線沿線地域活性化協議会を用いたPR面での活用について、改めて庁内に周知し、更なる活用を推進すること		

6 今後の方向性（Action）

事業の 方向性	<input type="checkbox"/> 改善して継続 <input checked="" type="checkbox"/> 現状のまま継続 <input type="checkbox"/> 休廃止（ 年度 ） <input type="checkbox"/> 終了（ 年度 ）	
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定 <input type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し <input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合 <input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等） <input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し <input type="checkbox"/> 特定財源の見直し <input type="checkbox"/> その他	（実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月） （実施時期： 年 月）
改善内容等		
改善により期待される効果		



令和5年度（2023年度）事務事業評価シート（重点戦略事業）

評価対象年度 R 4（2022）年度

1 事業概要（Plan）

事業名	バス交通推進事業			コード	3 - 3 - 3 - 02		
SDGs				事業種別	国土強靱化地域計画 まち・ひと・しごと創生総合戦略		
求める成果	長期成果	移動しやすい環境が整い、市民の利便性が向上するとともに、昼間人口が増加する。 ⇒ヒト・モノなど様々な交流が活発なまちになる。					
	中期成果	交通不便による生活に困難を抱える人が減る。					
	短期成果	地域の実情に応じた公共交通が確保される。					
国土強靱化計画 リスクシナリオ	-	-	-	-	-	-	-
事業期間	H8(1996)年度	～	R7(2025)年度	会計	一般	款	7 項 4 目 1
担当課	都市計画課	主管課等長	小島 健太郎	予算科目	会計	款	項 目
関係課				会計	款	項	目
事業内容	市民の公共施設等利用の促進、高齢者等の交通弱者の交通手段の確保及び交通不便地域の解消を図り、持続可能で利便性の高い公共交通体系を確立する取組を実施する。						
対象	市民						
手法	<input type="checkbox"/> 直営 <input checked="" type="checkbox"/> 全部委託 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 補助金等 <input type="checkbox"/> 協働 <input type="checkbox"/> その他						
計画期間中の 主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスを運行（路線バス事業者に運行委託）</li> <li>・地域公共交通活性化協議会で持続可能で利便性の高い公共交通体系を確立する取組を協議する（R3～R7）</li> </ul>						

2 取組状況（Do①）

R4年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスを運行（委託先：ちばレインボーバス、船橋新京成バス）【参考】利用者負担150円/回</li> <li>・コミュニティバスの役割の範囲内における利便性向上のため、現行の体制を維持しつつルート効率化することで、便数増や速達性に配慮したルートで地域公共交通活性化協議会において検討し、令和3(2021)年8月から新ルート・ダイヤにて運行開始</li> <li>・白井市地域公共交通活性化協議会で「白井市地域公共交通網形成計画」の改訂について協議し、計画期間を令和7年度末まで延長し、延長する3年間に公共交通の利用環境の整備に優先して取り組むこととし、コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入の検討等を位置づけた。</li> <li>・白井市地域公共交通ブックを作成した。</li> </ul>	
改善策 取組状況	前年度評価に伴う改善項目	その他改善項目
	白井市地域公共交通網計画の改定にあたり、優先して取り組む事業を位置づけた。	白井市地域公共交通ブック作成にあたり、鉄道やタクシーについても取り入れたものとした。

3 コスト（Do②）

区分		R3(2021)年度決算	R4(2022)年度当初予算	R4(2022)年度決算	R5(2023)年度当初予算	R6(2024)年度計画	R7(2025)年度計画
事業費計	A	67,189	75,895	73,679	100,325	92,372	93,728
うち会計年度任用職員等経費							
財源内訳							
国県支出金				1,757			
受益者負担	B						
地方債							
その他		1,290	1,260	1,260	1,260	1,260	1,260
一般財源		65,899	74,635	72,419	97,308	91,112	92,468
正職員	人数	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
	人件費 C	10,088	10,088	10,088	10,509	10,509	10,509
総コストD=A+C	D	77,277	85,983	83,767	110,834	102,881	104,237
うち人件費（正職員・会計年度）		10,088	10,088	10,088	10,509	10,509	10,509
市民1人コストD/人口(円)		1,231.97	1,370.76	1,332.91	1,763.61	1,637.06	
受益者負担率B/D(%)							

事業コード 3 - 3 - 3 - 02

4 指標の推移（Check①）

指標名	単位	区分	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	指標の説明
① コミュニティバスの年間利用者数	千人	目標	110	110	110	110	110	コミュニティバスの年利用者数
		実績	69	68				
		種別	成果指標	分類	達成率	62.4	61.8	
指標1 単位当たりコスト(千円)			1,126.5	1,231.9	-	-	-	コスト効率 低下
②		目標						
		実績						
		種別		分類	達成率	-	-	
指標1 単位当たりコスト(千円)			-	-	-	-	-	コスト効率 -

5 事業の評価（Check②）

項目	評価	評価の理由・課題	
必要性	事業のニーズ・実施意義	高まっている	高齢化の進展により、交通弱者の増加が見込まれる中、採算性等により路線バスが運行出来ない路線を市（コミュニティバス）が担う必要性は拡大している。
	市が関与する必要性	高まっている	
	市民生活・地域社会への影響度	大きい	
有効性	実施主体	市が実施主体となる必要がある	コロナ禍による外出自粛の影響もあるが、市民の外出機会の拡大に寄与している。交通弱者の増加を見据え、民間の路線バスとの役割分担を踏まえ、行政が担うべき範囲における利便性の向上が必要である。
	対象の範囲	適切である	
	取組の内容	目標の達成に向けた取組を行っている	
効率性	達成度	目標に近づいている	コミュニティバスは民間事業者の路線を補完する役割として、市内の交通空白地の解消に努めており、路線バスとの役割分担のもと、市内公共交通を維持している。
	上位の施策・目的への寄与	施策の実現に寄与している	
	実施手法・運営主体	適切に設定されている	
施策内 会議での 意見等	受益者負担	適切である	現状の交通課題に対応するため、新たな手法の情報収集を図ること
	事業・サービスの水準	コストを抑え適切な水準で進められている	
	業務プロセス（進め方・手続き）	改善の余地がある	

6 今後の方向性（Action）

事業の 方向性	<input checked="" type="checkbox"/> 改善して継続 <input type="checkbox"/> 現状のまま継続 <input type="checkbox"/> 休廃止（ 年度 ） <input type="checkbox"/> 終了（ 年度 ）	
	<input type="checkbox"/> 対象の再設定 <input checked="" type="checkbox"/> 事業・サービス水準の見直し <input type="checkbox"/> 他事業との連携・統合 <input type="checkbox"/> 業務プロセスの改善（スケジュール等） <input type="checkbox"/> 民間委託を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 市民等との協働を導入・拡大 <input type="checkbox"/> 受益者負担の見直し <input type="checkbox"/> 特定財源の見直し <input type="checkbox"/> その他	(実施時期： 年 月) (実施時期： R8(2026)年 3月) (実施時期： 年 月) (実施時期： 年 月) (実施時期： 年 月) (実施時期： 年 月) (実施時期： 年 月) (実施時期： 年 月)
改善内容等	地域公共交通網形成計画の基本方針である「持続可能で利便性の高い公共交通体系を確立する」ため、各公共交通の特性に応じた役割分担を念頭に、サービス水準の見直しなどを検討する。	
改善により期待される効果	少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響等により公共交通利用者が減少しているなかにあっても、持続可能な公共交通体系が確立され、市民生活の移動手段を確保し続けることで、まちの活性化にもつなげることが出来る。	