

鎌ヶ谷市事務事業評価表(事後)

事務事業No.41-4

記入日 平成25年5月24日

点検日 平成25年5月28日

事務事業(予算)名	コミュニティバス運行助成事業			作成課・係	国課都市政策室										
政策名	3.2 都市			施策	3.2.2 利便性の高い			基本事業	3.2.2.1 公共交通網の充実						
関連計画・根拠法令等	①道路交通法 ②道路運送法 ③道路運送車両法 ④コミュニティバスに関する協定書														
事業区分	継続	前回総合評価	6.精査検証	実施計画掲載	有	行革推進対象	有	事業実施主体	4. その他(バス事業者)		事業開始年度	平成15年度以前	事業終了予定年度	平成33年度以降	
関連類似事業名								8	予算(項)	4	予算(目)	1	予算コード	08-04-01-33-01	

1. 事業の目的	(1)事業の対象(誰を、何を対象としているか。範囲は。※補助事業等の場合は負担金・補助金の支払先も記入)	対象指標	指標名称(対象の大きさを表す)	データ出典
	高齢者を中心とした公共施設等の移動手段の確保。		①人口(各年10月1日現在)	統計かまがや
			②65歳以上人口	統計かまがや
			③障がい者人口	統計かまがや
	(2)事業の概要(手段、具体的な事務事業のやり方、手順、詳細を記入)	活動指標	指標名称(手段や活動内容を示す)	データ出典
	平成13年度から運行を開始した。当初は曜日毎に決められたルートを走行していたが、平成18年6月にルート再編を実施し、市内4ルート(東線、東線2、南線、西線)に分け月曜日から金曜日までの平日運行に切り換えた。運行はバス事業者が主体となり、市はバス事業者に対して補助金を支出している。		①年間運行回数	補助事業等実績報告書
			②路線数	鎌ヶ谷市コミュニティバス運行要領
		③補助金支出額	業務取得	
	(3)事業の意図(対象をどのようにしたいのか。どう変えたいのか。※どんなサービスニーズに応えるかでも可)	基本事業成果指標等	指標名称(意図の達成度を示す)	データ出典
	市内各所に点在する公共施設の利用促進と、子供や高齢者等を中心とした交通手段の確保としている。		①鉄道駅乗降客数(1日あたり)	統計かまがや
			②市内バス利用者数(1日あたり)	統計かまがや
		③コミュニティバス利用者数	業務取得	
(4)結果(どんな結果に結びつけるのか。※基本計画の施策の「めざす姿」との関わり)	施策成果指標	指標名称(結果の達成度を示す)	データ出典	
市内各所に点在する公共施設への交通手段から、地域活動や生涯学習活動などの参加促進が図られる。また、市内の鉄道や民間バス停留所にアクセスしていることから、公共交通機関の乗降客数の向上に影響される。		①鉄道駅乗降客数(1日あたり)	統計かまがや	
		②市内バス利用者数(1日あたり)	統計かまがや	
	③			

2. コスト・実績の推移	年度	単位	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	目標年度(年度) 今後の計画総額
			決算	決算	決算	決算見込み額	予算額	
コスト・実績の推移	(1)総事業費 自動計算	千円	19,914	19,850	19,850	19,850	19,850	0
	①国庫支出金	千円						
	②県支出金	千円						
	③市債・その他財源	千円						
	④一般財源	千円	19,914	19,850	19,850	19,850	19,850	
	(2)総所要時間(0.5単位) ①+②+③ 自動計算	時間/年	2200	2200	2189	1631	1493	0
	①正職員(時間内)	時間/年	2200	2200	1920	1360	1220	
	②正職員(時間外)	時間/年			26	28	30	
	③非常勤職員	時間/年			243	243	243	

3. 指標の推移等	指標		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	目標年度(年度)	将来目標値
	(1)対象指標	①	人	105,771	106,151	107,853	108,604	108,843	
②		人	21,558	22,612	23,052	23,753	25,150		
③		人	2,793	2,742	2,814	2,902	2,976		
(2)活動指標	①	日	256	257	257	257	257		
	②	路線	4	4	4	4	4		
	③	円	18,077,578	19,808,269	19,518,893	19,850,000	19,850,000		
(3)成果指標 ※基本事業成果 指標等	①	人	181,914	182,251	184,529	185,263	調査中		
	②	人	1,300	1,273	1,254	1,302	調査中		
	③	人	69,220	69,395	71,909	73,129	76,014		
(4)施策成果指標	①	人	181,914	182,251	184,529	185,263	調査中	192,000	
	②	人	1,300	1,273	1,254	1,302	調査中	1,900	
	③								
(5)指標の推移に影響を与えるような外的な要因はあるか。それは何か。									

4. 環境分析	(1)事業開始の背景・開始時の環境	交通手段を持たない子供や高齢者等を中心に、市内に点在する公共施設を気軽に利用できるよう、平成18年6月より現在のルートでの運行を開始した。	(2)過去5年間で事業を取り巻く環境はどのように変わったか ※新規は記入不要	①財政状況の悪化②新たな道路の供用開始③市内交通量の増加④新鎌ヶ谷地区の整備の進展⑤平成18年に行った再編に伴う利用者の増加⑥ニーズの多様化
	(3)今後事業を取り巻く環境はどのように変わることが予想されるか	高齢化の進展により、公共施設の利用と買い物の足としての商用利用などニーズの多様化により需要は伸びるものと予想される。また運行車両が12年を経過し、老朽化による車両の買い替え時期を迎えている。	(4)事業について市民や議会の意見(市民意識調査、個別要望・意見)	市民ニーズを明確にするため、現状把握を行い、利用者拡大等を検討する必要がある。また個別意見として定時運行の徹底や増便要望がある。

5. 評価・検討	(1)行政関与の妥当性	3: 高い	(理由)なぜ、市が関与する必要があるのか？ 高齢者など、公共施設へ行くために交通手段を提供することが主な目的であるが、その利用頻度はバス事業者が自らの事業として行うほどの採算性が見込めない。また、技術・設備・人材・経費的な面から、市が直接バスの運行を行うことが難しいため、バス事業者に対し補助金を支出することでコミュニティバスの運行を行っている。
	(2)目的妥当性	3: 高い	(理由)事業の目的は上位の施策にどのように結びついているか。 鎌ヶ谷市総合基本計画で掲げている政策「都市活動を支える交通網整備を進めます」施策「利便性の高い公共交通体系の充実」からコミュニティバス運行は必要不可欠であり、また、市内の他の公共交通利用にも寄与される。
	(3)公平性	3: 高い	(理由)対象は偏っていないか？ 必要となる対象を広げたり狭めたりできないか？ 市内広く市民の皆さんが利用できるよう、点在する公共施設と鉄道駅へのアクセスを考慮し、市内4ルートについて運行を行っている。
	(4)有効性	3: 高い	(理由)この事業を廃止した場合、施策達成に支障があるか。同じ目的を持つ他の事業はあるか？ さらに成果指標を伸ばせないか？ 平成13年4月からのルート再編後需要が高まり、また近年は利用者総数が年間7万人を越え、高齢化社会でのコミュニティバス運行はニーズが高く、今後も利用者拡大に向けて現状把握を行い市民ニーズに合った運行を検討する必要がある。また、バス事業者との連携を図っていくことも必要である。
	(5)効率性	1: 低い	(理由)コストがかかりすぎではないか？ 事業費、所要時間を削減する手段・方法はないか？ バス会社へ年間約2,000万の補助金を支出し、利用者数は年々増加傾向となっている。現在、利用者一人当たりに係る補助金ベースでの経費は約260円(運賃100円)であるが、高齢者等の公共施設への利用促進又は買い物等への交通手段としての実態から、地域の活性化につながる役目としてコストとは別に効率性は良いと考える。
	(6)総合評価	6: 精査・検証	(今後の方向内容) 現在、コスト的には低いと考えるが、高齢化社会の対応として、地域活動や生涯学習などの参加からコミュニティバスの運行は必要不可欠である。このため、利用者の現状把握と多様な市民ニーズを明確にし、利用者拡大へ向けた検討を行っていく必要がある。

6. 改革・改善内容	(1)前回の事務事業評価で掲げた改革・改善内容	利用者の現状把握と多様な市民ニーズを明確にし、利用者拡大へ向けた検討を行うとともに、公共交通としてのコミュニティバスのあり方も検証していく。
	(2)(1)に基づく取り組み結果	利用者アンケート調査を実施し、その結果、利用者の年齢構成、利用日数、利用時間帯、利用目的等の概要が示された。
	(3)平成25年度に取り組み改革・改善内容	平成24年度の取り組み結果を、ホームページ等で概要を公表するとともに、庁内関係各課における情報共有を行い、コミュニティバスのあり方や、利用者の利便性向上の検討に活用する。

※評価検討(1)~(5) 1: 低い、2: 普通、3: 高い、4: あてはまらない

※総合評価検討(6) 1: 終了、2: 廃止、3: 休止、4: 縮小、5: 改善、6: 精査・検証、7: 拡充

1 終了: 事業が完了したので、終了する

2 廃止: 事業を廃止する

3 休止: 再開を前提に休止する

4 縮小: 好ましくない状況なので、規模を縮小する

5 改善: 事業実施方法等について、改善した上、継続する

6 精査・検証: 業務手法等について精査・検証の上、継続する

7 拡充: 重点的に資源を配分し、規模を拡大する

鎌ヶ谷市事務事業評価表(事後)

事務事業No.41-5

記入日 平成25年5月24日

点検日 平成25年5月28日

事務事業(予算)名	北総鉄道運行助成事業		作成課・係	国課都市政策室											
政策名	3.2 都市		施策	3.2.2 利便性の高い	基本事業	3.2.2.1 公共交通網の充実									
関連計画・根拠法令等	①北総鉄道運賃値下げ支援補助金 ②北総線の運賃値下げに係る合意書 ③ ④														
事業区分	継続	前回総合評価	6.精査検証	実施計画掲載	有	行革推進対象	無	事業実施主体	4. その他(北総鉄道)	事業開始年度	平成22年度	事業終了予定年度	平成26年度		
関連類似事業名								予算(款)	8	予算(項)	4	予算(目)	1	予算コード	08-04-01-34-01

1. 事業の目的	(1)事業の対象(誰を、何を対象としているか。範囲は。※補助事業等の場合は負担金・補助金の支払先も記入)	対象指標	指標名称(対象の大きさを表す)	データ出典
	北総鉄道区間内(京成高砂~印旛日本医大間)L=32.3km 補助金:合計42,165千円(負担額H22 6,165千円 H23~H26 9,000千円) 補助金支払先:北総鉄道株	①補助金		業務取得
	(2)事業の概要(手段、具体的な事務事業のやり方、手順、詳細を記入)	活動指標	指標名称(手段や活動内容を示す)	データ出典
	県、関係6市で締結した「北総線の運賃値下げに係る合意書」と「北総鉄道運賃値下げ支援補助金交付要綱」により補助金を交付する。 負担総額42,165千円(平成22年度~平成26年度)	①補助金支払額		業務取得
(3)事業の意図(対象をどのようにしたいのか。どう変えたいのか。※どんなサービスニーズに応えるかでも可)	成果指標 (基本事業成果指標等)	指標名称(意図の達成度を示す)	データ出典	
北総鉄道運賃を低減し、沿線住民の財政的負担を軽減するとともに、新鎌ヶ谷駅周辺地区を含めた地域の活性化向上を関係6市と活動を共にする。	①鉄道駅乗降客数(1日あたり)		統計かまがや	
	②市内バス利用者数(1日あたり)		統計かまがや	
	③補助金支払い済み割合		業務取得	
(4)結果(どんな結果に結びつけるのか。※基本計画の施策の「めざす姿」との関わり)	施策成果指標	指標名称(結果の達成度を示す)	データ出典	
北総鉄道利用者の増加により、総合乗換駅である新鎌ヶ谷駅乗降客数の増加に繋がることによる駅周辺地区の活性化が期待される。運賃の値下げの内訳としては、普通運賃5%弱、通学定期運賃25%、通勤定期運賃1%強とされている	①鉄道駅乗降客数(1日あたり)		統計かまがや	
	②市内バス利用者数(1日あたり)		統計かまがや	
	③			

2. コスト・実績の推移	年度	単位	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	目標年度(平成26年度)
			決算	決算	決算	決算見込み額	予算額	今後の計画総額
コスト・指標	(1)総事業費	自動計算		6,165	9,000	9,000	9,000	9,000
	①国庫支出金	千円						
	②県支出金	千円						
	③市債・その他財源	千円						
	④一般財源	千円		6,165	9,000	9,000	9,000	9,000
	(2)総所要時間(0.5単位)	時間/年		128	785	860	860	
	①+②+③ 自動計算							
	①正職員(時間内)	時間/年		128	780	860	860	
	②正職員(時間外)	時間/年			5			
	③非常勤職員	時間/年						

3. 指標の推移等	指標		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	目標年度(平成27年度) 将来目標値
	(1)対象指標	①	千円			42,165	42,165	42,165
②								
③								
(2)活動指標	①	千円			6,165	9,000	9,000	
	②							
	③							
(3)成果指標 ※基本事業成果 指標等	①	人			184,529	185,263	調査中	192,000
	②	人			1,254	1,302	調査中	1,900
	③	%			15	36	57	
(4)施策成果指標	①	人			184,529	185,263	調査中	192,000
	②	人			1,254	1,302	調査中	1,900
	③							
(5)指標の推移に影響を与えるような外的要因はあるか。それは何か。								

4. 環境分析	(1)事業開始の背景・開始時の環境	北総鉄道の利用者向上が期待されている。	(2)過去5年間で事業を取り巻く環境はどのように変わったか ※新規は記入不要	成田高速鉄道の開業により、一般特急の停車駅として新鎌ヶ谷駅のポテンシャルが向上することにより、乗降客数の増加が見込まれる。
	(3)今後事業を取り巻く環境はどのように変わることが予想されるか	助成期間が合意書により平成26年度迄となっている。今後、これまで行った助成について関係団体と検証していく。	(4)事業について市民や議会の意見(市民意識調査、個別要望・意見)	沿線地域住民の利便性の向上と地域振興に大きく寄与されるため、北総線の乗降客数の増加を期待している。

5. 評価・検討	(1)行政関与の妥当性	3: 高い	(理由)なぜ、市が関与する必要があるのか？ 利便性とまちづくりに大きな影響をもたらす公共交通機関の事柄については行政の責務である。また当該内容については、県、関係6市で合意書が締結されている。
	(2)目的妥当性	3: 高い	(理由)事業の目的は上位の施策にどのように結びついているか。 北総鉄道の利用者向上に繋がる当該事業は、総合基本計画である「躍動感と魅力あふれる交通拠点都市」をめざすべく、新市街地の整備や質の高い既存市街地への誘導となる。
	(3)公平性	3: 高い	(理由)対象は偏っていないか？ 必要となる対象を広げたり狭めたりできないか？ 鉄道乗降者数の増加は、市域全体の公共交通機関の充実が高まり、それによって市民の皆さんの利便性が確保される。
	(4)有効性	3: 高い	(理由)この事業を廃止した場合、施策達成に支障があるか。同じ目的を持つ他の事業はあるか？ さらに成果指標を伸ばせないか？ 新鎌ヶ谷駅の利用者に影響する事業は、新鎌ヶ谷地区の広域交通拠点としてさらなるポテンシャルを高め、市の発展に大きく寄与され、成果指標で掲げている乗降客数の増加に繋がっている。
	(5)効率性	3: 高い	(理由)コストがかかりすぎているか？ 事業費、所要時間を縮減する手段・方法はないか？ 千葉県・関係6市の負担割合は、合意書を基に、当該市の鉄道敷設状況などを考慮して算定されたものであることから、規模に合った割合となっている。
	(6)総合評価	6: 精査・検証	(今後の方向内容) 県・関係6市で策定した合意書は平成22年度から平成26年度までの5年間としている。なお、補助の目的は運賃値上げに相当する額を補助することであり、補助に対する効果を検証しなければならない。

6. 改革・改善内容	(1)前回の事務事業評価で掲げた改革・改善内容	北総線の運賃収入実績額に応じ、補助金のあり方について、県及び関係6市と検証を行う。
	(2)(1)に基づく取り組み結果	補助に対する効果を求めていくとともに、関係団体で北総線沿線の活性化が図られるよう地域活動等のPR等を行う。
	(3)平成25年度に取り組む改革・改善内容	引き続き、沿線の地域活性化の活動と、補助金に対する検証等を県及び関係6市と確認していく。

※評価検討(1)~(5) 1: 低い、2: 普通、3: 高い、4: あてはまらない

※総合評価検討(6) 1: 終了、2: 廃止、3: 休止、4: 縮小、5: 改善、6: 精査・検証、7: 拡充

1 終了: 事業が完了したので、終了する

2 廃止: 事業を廃止する

3 休止: 再開を前提に休止する

4 縮小: 好ましくない状況なので、規模を縮小する

5 改善: 事業実施方法等について、改善した上、継続する

6 精査・検証: 業務手法等について精査・検証の上、継続

7 拡充: 重点的に資源を配分し、規模を拡大する

鎌ヶ谷市事務事業評価表(事後)

事務事業No.42-18  
 記入日 平成25年 5月20日  
 点検日 平成25年 5月31日

事務事業(予算)名	新京成線連続立体交差事業		作成課・係	整備課道路・連立係									
政策名	3.2 都市		施策	3.2.2 利便性の高い	基本事業	3.2.2.1 公共交通網の充実							
関連計画・根拠法令等	①都市計画法		②		③		④						
事業区分	継続	前回総合評価	7.拡充	実施計画掲載	有	行革推進対象	無	事業実施主体	2. 県	事業開始年度	平成15年度以前	事業終了予定年度	平成29年度
関連類似事業名							8	予算(項)	4	予算(目)	3	予算コード	3701

1. 事業の目的	(1)事業の対象(誰を、何を対象としているか。範囲は。※補助事業等の場合は負担金・補助金の支払先も記入)	対象指標	指標名称(対象の大きさを表す)	データ出典
	新京成線連続立体交差事業 事業延長:L=3, 257m 用地面積:A=10, 924㎡ 事業認可期間:平成14年3月4日~平成30年3月31日 富岡2丁目地先まなびいプラザ付近から北中沢1丁目地先くぬぎ山3号踏切道付近までを高架化		①事業延長 ②用地面積 ③	認可図書 認可図書
	(2)事業の概要(手段、具体的な事務事業のやり方、手順、詳細を記入)	活動指標	指標名称(手段や活動内容を示す)	データ出典
	用地事務の一部を本市が業務を受託しているため、用地交渉を行う事業主体である千葉県に対し、地元負担金を支払う		①用地取得面積(各年) ②整備延長(各年) ③	業務取得 業務取得
(3)事業の意図(対象をどのようにしたいのか。どう変えたいのか。※どんなサービスニーズに応えるかでも可)	成果指標 (基本事業成果指標等)	指標名称(意図の達成度を示す)	データ出典	
新京成線連続立体交差事業については、鉄道路線を高架化することにより、当該区間内にある12箇所の踏切を除却し、踏切事故や交通渋滞の解消、消防、救急活動の迅速化、市街地の分断解消等を図るものである		①用地取得率(取得済面積/用地面積) ②新京成線連続立体交差事業進捗率 ③踏切除却数	業務取得 業務取得 業務取得	
(4)結果(どんな結果に結びつけるのか。※基本計画の施策の「めざす姿」との関わり)	施策成果指標	指標名称(結果の達成度を示す)	データ出典	
連続立体交差事業の進展により、数多くの踏切を同時に除却し、踏切遮断による交通渋滞、踏切事故を解消する		①鉄道駅乗降客数(1日当たり人数) ② ③	統計かまがや	

2. コスト・実績の推移	年度	単位	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	目標年度(平成27年度)
			決算	決算	決算	決算見込み額	予算額	今後の計画総額
(1)総事業費	自動計算	千円	297,337	218,376	160,772	498,242	615,682	620,000
①国庫支出金		千円	64,600					
②県支出金		千円						
③市債・その他財源		千円	216,200	191,800	111,000	370,200	529,900	540,000
④一般財源		千円	16,537	26,576	49,772	128,042	85,782	80,000
(2)総所要時間	(0.5単位)	時間/年	3,763	3,156	2,991	2,956	2,136	
①正職員(時間内)		時間/年	3,594	3,000	2,900	2,900	2,100	
②正職員(時間外)		時間/年	169	156	91	56	36	
③非常勤職員		時間/年						

3. 指標の推移等	指標		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	目標年度(平成27年度) 将来目標値
	(1)対象指標	①	m	3,257	3,257	3,257	3,257	3,257
②		m <sup>2</sup>	10,924	10,924	10,924	10,924	10,924	
③								
(2)活動指標	①	m <sup>2</sup>	93	656	0	0	26	
	②	m	0	0	0	0	0	
	③							
(3)成果指標 ※基本事業成果 指標等	①	%	89	95	97	97	97	
	②	%	33	39	43	45	53	72
	③	箇所	0	0	0	0	0	12
(4)施策成果指標	①	人	181,914	182,141	184,419	184,384	調査中	192,000
	②							
	③							
(5)指標の推移に影響を与えるような外的要因はあるか。それは何か。								

4. 環境分析	(1)事業開始の背景・開始時の環境	市の中心市街地をほぼ東西に走る新京成線は、周辺の宅地開発による利用者の急増により交通需要が増加し、踏切遮断による交通渋滞や都市が本来持つべき安全性、快適性に遅れが生じている。	(2)過去5年間で事業を取り巻く環境はどのように変わったか ※新規は記入不要	新鎌ヶ谷特定土地区画整理事業が完了した。
	(3)今後事業を取り巻く環境はどのように変わることが予想されるか	新鎌ヶ谷特定土地区画整理事業の完了や増加する交通需要に伴い、より一層、進捗を図る必要が生じる。	(4)事業について市民や議会の意見(市民意識調査、個別要望・意見)	踏切事故や渋滞の原因となっている新京成線の踏切を早く除却するよう求められている。

5. 評価・検討	(1)行政関与の妥当性	3: 高い	(理由)なぜ、市が関与する必要があるのか？ 国が定めた要綱により、連続立体交差事業を施行できるのは、都道府県、政令指定都市などに限られていた。また、事業主体に対し地元自治体が費用を負担することは受益のあることから妥当である。
	(2)目的妥当性	3: 高い	(理由)事業の目的は上位の施策にどのように結びついているか。 鉄道の高架化により踏切が除却され、鉄道と交差する都市計画道路等の効率的な整備や道路ネットワークの構築により、利用者の利便性と安全性の向上を図る。
	(3)公平性	3: 高い	(理由)対象は偏っていないか？ 必要となる対象を広げたり狭めたりできないか？ 国庫補助事業としての採択基準により、事業の必要性や効果の高い箇所(区間)を事業対象としている。また、事業による効果はきわめて広範囲に渡る。
	(4)有効性	3: 高い	(理由)この事業を廃止した場合、施策達成に支障があるか。同じ目的を持つ他の事業はあるか？ さらに成果指標を伸ばせないか？ 踏切除去など交通の観点からみた場合、道路をアンダーパスやオーバーパスにすれば目的は達成されるが、数多くの踏切を一挙に除却できることや、都市の飛躍的発展に寄与することを考えれば、これに代わる事業は見当たらない。
	(5)効率性	3: 高い	(理由)コストがかりすぎではないか？ 事業費、所要時間を縮減する手段・方法はないか？ 全体事業費350億円、事業期間17年と極めて高額で時間が掛かる事業であるが、一般的に連続立体交差事業の費用対効果は高い事業とされている。また、県事業として施行されることにより、地元負担額は全体事業費の概ね6分の1程度となる。
	(6)総合評価	7: 拡充	(今後の方向内容) 引き続き事業の完了に向けて努力していく。

6. 改革・改善内容	(1)前回の事務事業評価で掲げた改革・改善内容	事業主体の千葉県と連携を図り、事業を推進する。
	(2)(1)に基づく取り組み結果	事業主体の千葉県と連携を図り、初富駅のり線ホームを仮ホームへ、また、まなびいプラザ付近から初富駅付近までのり線を仮線運行するとともに、高架橋工事の実施により、事業の進捗を図った。
	(3)平成25年度に取り組み改革・改善内容	事業の進捗を図るため、事業主体である千葉県及び関係機関と調整するとともに、必要な財源の確保を図る。

※評価検討(1)~(5) 1: 低い、2: 普通、3: 高い、4: あてはまらない

※総合評価検討(6) 1: 終了、2: 廃止、3: 休止、4: 縮小、5: 改善、6: 精査・検証、7: 拡充

1 終了: 事業が完了したので、終了する

2 廃止: 事業を廃止する

3 休止: 再開を前提に休止する

4 縮小: 好ましくない状況なので、規模を縮小する

5 改善: 事業実施方法等について、改善した上、継続する

6 精査・検証: 業務手法等について精査・検証の上、継続する

7 拡充: 重点的に資源を配分し、規模を拡大する