

鎌ヶ谷市施策評価表(事後)

施策No.321

記入日 平成 25年 7月 25日

点検日 平成 25年 7月 30日

施策名	安全でゆとりある道路の整備	施策担当マネージャー	都市建設部次長	マネージャー氏名	小高 仁志	内線	407
政策展開の基本方向	3 「躍動感と魅力あふれる交流拠点都市」をめざして	政策	3.2 都市活動を支える交通網整備を進めます				
関連計画・根拠法令等	①道路法	②都市計画法	③鎌ヶ谷市道路の構造の技術的基準を定める条例		④鎌ヶ谷市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例		

1. 施策の目的・成果	(1) 施策の対象(誰を、何を対象としているか。範囲は。)						
	①幹線道路(主要市道、都市計画道路) ②生活道路(一般市道、私道) ③安全で快適な道づくり(歩道整備、街路樹整備)						
	(2) 施策の意図(対象をどのような状態にするのか)						
	①幹線道路を整備することにより、利用者の安全性利便性が向上し、交通渋滞が緩和されます。 ②生活道路を整備することにより、地域住民の利便性と生活環境が向上します。 ③市民が安全で安心して移動できるよう、バリアフリー型の歩道や自転車の通行、植樹帯のある道路が整備されます。						
(3) 施策の成果							
	指標名	単位	平成21年度実績	平成22年度実績	平成23年度実績	平成24年度実績	目標値 (目標年度27年度)
施策	「道路の状況」不満足度(市民意識調査)	%				—	58.0
	都市計画道路整備率	%	31.0	31.0	32.0	33.0	38.0
基本事業	主要市道整備延長	m	8,622	9,612	370	429	425
	都市計画道路整備延長	m	11,381	11,381	11,695	12,169	11,769
	一般市道整備延長	m	4,755	5,140	182	288	1,260
	歩道整備延長	m	41,010	41,010	41,673	42,786	41,881
	街路樹整備延長	m	—	—	—	—	0

2. コストの推移	年度	単位	平成21年度 決算	平成22年度 決算	平成23年度 決算	平成24年度 決算見込み額	平成25年度 予算額	目標年度(年度) 今後の計画総額
	コスト・指標	千円						
	(1) 総事業費 自動計算	千円	821,698	649,673	470,901	245,034	287,504	0
	①国庫支出金	千円	113,921	151,195	96,095	15,010	5,500	
	②県支出金	千円						
	③市債・その他財源	千円	434,400	241,700	112,000	25,600	4,000	
	④一般財源	千円	273,377	256,778	262,806	204,424	278,004	
(2) 総所要時間(0.5単位) ①+②+③自動計算	時間 /年	33,822	34,398	30,831	25,654	0	0	
①正職員(時間内)	時間 /年	32,743	33,017	29,900	25,000			
②正職員(時間外)	時間 /年	1,079	1,381	931	654			
③非常勤職員	時間 /年							

3. コスト説明	(1) 市民一人あたりコスト	円	225	(2) 全施策中の順位	この施策は、全42施策中	17	番目にコストをかけています。
----------	----------------	---	-----	-------------	--------------	----	----------------

4. 環境分析	(1) 過去5年間で施策を取り巻く環境はどのように変わったか	・新鎌ヶ谷区域を通り抜ける通過交通の増加しています。 ・鎌ヶ谷市道路の構造の技術的基準を定める条例、鎌ヶ谷市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例の制定しました。	(2) 今後施策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	・道路の適正管理が強く求められてくるものと予想します。 ・構造物の長寿命化、計画的改修計画が強く求められてくるものと予想します。 ・通学路の安全対策が強く求められてくるものと予想します。 ・バリアフリー化が強く求められてくるものと予想します。
	(3) 施策について市民や議会の意見(市民意識調査、個別要望・意見等)	・道路の適正管理(特に雨水処理と振動) ・通学路を含む歩行者の安全対策 ・市内各所での交通渋滞対策	(4) 国・千葉県の方針並びに関係法規等の変化	・鎌ヶ谷市道路の構造の技術的基準を定める条例の制定 ・鎌ヶ谷市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例の制定

優先度	事務事業名	担当課							
A	主要市道整備事業	道路河川整備課							
	交差点改良事業	道路河川整備課							
	道路維持・補修事業	道路河川管理課							
B	都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線整備事業	道路河川整備課							
	一般市道整備事業	道路河川整備課							
	私道整備事業	道路河川整備課							
	道路橋梁事務に要する経費	道路河川整備課							
C	用地事務に要する経費	道路河川整備課							
	街路事務に要する経費	道路河川整備課							
	道路管理に要する経費	道路河川管理課							
	都市計画道路3・5・12号道野辺新鎌ヶ谷線整備事業	道路河川整備課							

①施策の中で優先度が高い事務事業から順に、A→B→Cの3区分で表示しています。
 ②優先度の判断は、「施策貢献度」「行政の果たす役割の大きさ」「投資効果」「市民ニーズ」「緊急性」の5つの尺度で相対的に判断した結果です。

6. 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？市民等との役割分担は適切か？ ・道路の管理(新設、改築、修繕、維持等)は、道路管理者(市)が行うものと道路法に定められています。 ・地方公共団体(市)は、都市の整備、開発その他都市計画の適切な遂行に努めなければならないと都市計画法に定められています。(都市計画道路は、法11条1項1号の都市施設)
	(2)目的妥当性	3: 高い	(理由)施策の目的は政策にどのように結びついているか。 ・道路利用者の安全性・利便性の向上、交通渋滞の緩和。 ・地域住民の利便性と生活環境の向上。 ・安全で快適な道路の利用。
	(3)公平性	3: 高い	(理由)対象は偏っていないか？対象を広げたり狭めたりできないか？ ・市が管理する全ての道路を対象としており、偏りはありません。
	(4)有効性	3: 高い	(理由)この施策を廃止した場合支障があるか。同じ目的を持つ他の施策はあるか？さらに成果指標を伸ばせないか？ ・同じ目的を持つ他の施策はありません。 ・道路(市道)の管理は、市が行うものと定められており、この施策の廃止することはできません。
	(5)効率性	3: 高い	(理由)コストがかかりすぎているか？どうしたらコスト、所要時間を縮減できるか？ ・管理業務の標準化及び効率化を図り、所要時間の縮減を図る必要があります。 ・交付金などの特定財源を活用して、事業の効率化を図る必要があります。
	(6)総合評価	7: 拡充	(今後の方向内容) ・適正な道路の維持管理に努め、生活環境の保全を図ります。 ・都市計画道路と市道を有機的に整備する事により、交通渋滞の緩和や歩行者空間の確保など、安全・安心な道路環境の構築を図ります。

7. 改革・改善案	(1)改革・改善の方向	適正な市道の維持管理の推進。 ・市道、都市計画道路整備の事業効果の促進。
	(2)改革・改善案の概要 ※指標改善の根拠とコストを示す	道路のライフサイクルを考慮するなど、適正な市道の維持管理を行うことで、生活環境を維持するとともに、管理瑕疵による人身、物損事故の縮減を図ります。 ・事業の効率化、重点化を図り、事業効果を促進します。
	(3)改革・改善案の問題要因と克服策	限られた財源を有効活用するために、市民ニーズに応じて計画的かつ効率的に事業をすすめていく必要があります。
	(4)改革・改善案導入の考え方 ※施策担当マネジャー所感	限られた財源を有効活用すべく、交付金事業や起債事業を積極的に導入して、短期、中期、長期の計画を見据えて事業を展開していく必要があると考えます。

8. 成果とコストの方向性	成果の方向性	向上	○	
		維持		
		低下		
		縮減	維持	増加
		コストの方向性		

成果とコストの方向性に関する説明

道路の整備は、市民生活にとって必要なものであり、向上させる必要があります。

※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: 現状維持、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: 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