

鎌ヶ谷市施策評価表(事後)

施策No.231

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	交通安全の推進	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	2 「自然と社会が調和する環境共生都市」をめざして	政策	2.3 安全に暮らせる社会システムをつくります				
関連計画・根拠法令等	①道路法 ②鎌ヶ谷市自転車等の放置防止に関する条例 ③千葉県市町村交通災害共済条例 ④第二次歩道等整備五カ年計画 ⑤鎌ヶ谷市交通安全計画						

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市民
②道路及び交通安全施設
③駅周辺の放置自転車
④交通安全に関する調査研究
⑤交通災害共済加入者

(2) 施策の意図(対象をどのような状態にするのか)

①誰もが交通ルール・マナーを守り、交通事故のない地域社会が形成されます。
②道路や交通安全施設などが整備・改良され、すべての人が安心して通行できます。
③適切な駐輪により、公共の場所における自転車等の放置が減少します。
④道路診断などの実施により、交通安全に関する情報が提供されます。
⑤市民の相互扶助により、交通事故の被害者や家族の経済的・精神的不安が軽減します。

(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	交通事故発生件数	件	427	505	544	535	407
	人口千人当たりの交通事故死傷者数	人	4.8	5.5	5.9	5.9	4.4
基本事業	交通安全運動及び交通安全教室参加者数	人	5,154	3,754	4,339	4,454	5,000
	道路反射鏡整備・保全個数	基	13	12	14	24	40
	道路区画線整備・保全距離	km	7.9	4.5	2.3	10.7	12.0
	道路標識・交通看板整備・保全個数	基	21	19	8	20	50
	交通安全対策満足度	%	14.1	14.1	14.1	14.1	16.0
	千葉県交通災害共済加入率	%	5.1	4.4	4.3	4.3	4.7

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	45,679	50,339	50,522	52,690	61,160	0
① 国庫支出金	千円		5,501				
② 県支出金	千円		7,560				
③ 市債・その他財源	千円	697	640	534	624	636	
④ 一般財源	千円	44,982	36,638	49,988	52,066	60,524	
(2) 総所要時間(0.5単位) ①+②+③ 自動計算	時間 /年	4,813	9,280	9,250	9,505	0	0
① 正職員(時間内)	時間 /年	4,226	7,760	7,820	7,560		
② 正職員(時間外)	時間 /年	337	424	431	876		
③ 非常勤職員	時間 /年	250	1,096	999	1,069		

3. コスト説明

(1) 市民一人あたりコスト	円	48	(2) 全施策中の順位	この施策は、全42施策中	30	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	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の増加により車両と歩行者動線の輻輳箇所が増加しています。 民営化等による駐輪場整備や放置対策の徹底により放置自転車の台数は減少傾向にあります。 高齢者の交通事故増加により高齢者向けの交通安全教室が増加しています。 すべての道路に対する安全対策を目的とする施策のため、市民及び議会等からの要望は多くなっています。 	(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	<ul style="list-style-type: none"> 児童、生徒の通学路での安全確保がより一層求められています。 高齢者化が進むなかで、高齢者による交通事故の増加が予想されます。
(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)		(4) 国・千葉県の方針並びに関係法規等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 子どもや高齢者、障がい者の立場に視点をいた対策が推進されています。

優先度	事務事業名	担当課							
A	歩道等整備事業	道路河川管理課							
	交通安全施設更新事業	道路河川管理課							
B	自転車駐車場整備・維持管理に要する経費	道路河川管理課							
	放置自転車対策に要する経費	道路河川管理課							
C	交通安全対策に要する経費	道路河川管理課							
	交通災害共済事務に要する経費	道路河川管理課							

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？ ・交通安全思想の普及とともに、施設整備をはじめとする交通安全対策を総合的に推進していくため、行政の関与が妥当です。
	(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。 ・市民一人ひとりの交通安全意識を高め、道路や交通安全施設などの整備、改良を進めることにより、すべての人が安心して快適に通行できる環境が形成されます。
	(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？ ・子どもや高齢者、障がい者を含めたすべての人が対象であり、公平性があります。
	(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？ ・交通事故削減のためには、交通安全思想の普及と交通安全対策は不可欠です。
	(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？ ・事故多発の区間における道路診断を実施するなどして効果的・効率的で実効性のある対策を講じる必要があります。
	(6)総合評価	6.精査・検証	(今後の方向内容) ・交通事故から市民を守るため、交通安全思想の普及や安全施設整備をはじめとする交通安全対策の総合的な推進を図る必要があります。

7. 改革・改善案	(1)改革・改善の方向	・地域、学校、職場、家庭での交通安全教育や運動を推進する取り組みが必要です。
	(2)改革・改善案の概要 ※指標改善の根拠とコストを示す	・関係機関(千葉県、警察、安全協会等)との連携の下で各事業を展開します。
	(3)改革・改善案の問題要因と克服策	・成果を上げるためには、多くの市民の参加と理解が必要なことから、市民への交通安全思想の普及が必要となります。
	(4)改革・改善案導入の考え方 ※施策担当マネジャー所感	・市民の交通安全意識の高揚や道路交通環境の充実に向けた取り組みにおいて、関係機関と連携を図りながら実施することが重要と考えます。

8. 成果とコストの方向性	成果の方向性	向上			
	コストの方向性	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

 現状維持

※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