

施策評価表(平成21年度実績評価と平成23年度方針)

作成日	平成 22 年 9 月 1 日
-----	-----------------

施策No.	24	施策名	交通安全の推進	21年度 施策位置付け	<input type="checkbox"/> 重点施策 <input checked="" type="checkbox"/> それ以外
施策統括課名	都市計画課都市政策担当	施策統括課長名	土屋 健治		
施策関連課名					

1. 施策の目的と成果実績

施策の目的 「対象」	道路利用者(車両運転者、歩行者)	対象指標名	単位	19年度実績	20年度実績	21年度実績
		市民人口(1月1日現在、外国人登録者を含む)	人	116,117	116,473	116,579

施策の目的 「意図」	安心して通行ができる。	成果指標	単位	19年度実績	20年度実績	21年度実績
		交通事故発生件数(1月～12月)のうち人身事故件数	件	534	526	453
		交通ルール、マナー違反を日常的に見かける市民の割合	%	66.4 (20年度調査)	63.3 (21年度調査)	63.3 (21年度調査)
成果指標設定の考え方	交通安全を推進する最終的な目的は、交通事故を減少させることにあるため。					

成果指標の把握方法(引用資料、算定式など)	交通事故統計(警視庁) 施策成果アンケート調査の「交通ルールやマナー違反を日常的に見かける」で、そう思う(26.9%)、どちらかといえばそう思う(36.4%)を合計した数値
-----------------------	---

施策の成果向上に向けての市民と行政との役割分担	市民の役割	交通ルールやマナーを守る。
	行政の役割	市:交通安全施設(道路反射鏡・道路照明・ガードレール等)の設置、交通規制に関する要望への対処。市民への交通ルール啓発活動、交通安全教育(所轄警察、交通安全協会との共同開催)。警察:交通規制に関する施設(信号機、横断歩道、規制標識等)の設置及び取り締まり。

2. 施策成果の評価

施策成果の水準評価	<施策の成果水準評価> <input type="checkbox"/> 21年度目標を上回る実績だった <input checked="" type="checkbox"/> 21年度目標通りの実績だった <input type="checkbox"/> 21年度目標を達成出来なかった 根拠： 平成20年度の、人身事故件数は減少しており目標どおりの成果である。	①近隣との比較 東京都全体としても、交通人身事故件数は減少した。	貢献度の「高い」事務事業名 ・交通安全施設維持管理事業 ・交通安全施設整備事業 ・交通安全対策啓発事業 ・新入学児童交通安全指導事業 ・道路照明整備事業 ・交通安全協会支援事業
		②時系列比較 交通人身事故件数が連続して減少している。	
		③市民期待水準との比較 歩道を速度を上げて走行したり、携帯電話で話しながら走行するなど自転車の安全走行のルールやマナーの改善についての要望がある。さらに、高齢者の交通安全対策や意識の向上も求められている。	

3. 施策コストの実績と評価

施策トータルコスト	①本施策を構成する事務事業の数	単位	19年度実績	20年度実績	21年度実績	①時系列比較 各年とも微増の傾向にある。要因としては交通安全施設維持管理費など事業費や人件費単価の上昇による。 ②近隣との比較 行政面積、道路整備状況などにより条件が異なるが、近隣市と同様水準である。 ③納税者期待との比較 横断歩道、信号機、カーブミラーなどの設置要望が多くある。信号機は警視庁での対応だが、限られた予算の中で要望件数が多く、要望が実現していない現状がある。 <施策事業費の中で上位1/3を占める事務事業名> ・交通安全施設整備事業
	②事業費(本施策を構成する全事務事業の事業費合計)	千円	25,965	26,539	28,373	
	③人件費(本施策を構成する全事務事業の人件費合計)	千円	15,182	15,224	15,792	
	④トータルコスト(②+③)	千円	41,147	41,763	44,165	
効率性指標	対象(受益者)1単位あたりもしくは市民1人あたりの施策の					①時系列比較 ②近隣との比較 ③納税者期待との比較
	⑤事業費(定義式: ② / 市民人口)	円	224	228	243	
	⑥人件費(定義式: ③ / 市民人口)	円	131	131	136	
	⑦トータルコスト(定義式: ④ / 市民人口)	円	355	359	379	

4. 施策の方針設定に際しての前提条件

施策の成果向上における市の関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 市の関与の強化 <input checked="" type="checkbox"/> 市の関与の現状維持 <input type="checkbox"/> 市の関与の軽減 * 行政と市民の役割分担含む 説明： 交通人身事故件数が減少している状況であり、田無警察署、交通安全協会等の関係機関と協力し、引き続き事故件数を減少すべく現状維持する。	<input checked="" type="checkbox"/> 対象の増加による施策事業費の増 <input type="checkbox"/> 対象の減少による施策事業費の減 <input type="checkbox"/> 受益者の行政需要の増加による施策事業費の増 <input type="checkbox"/> 受益者の行政需要の減少による施策事業費の減 <input type="checkbox"/> 制度改訂等による施策事業費の増 <input type="checkbox"/> 制度改訂等による施策事業費の減 <input type="checkbox"/> 施策事業費の増減なし 説明： 安全施設の老朽化や設置要望箇所の増加により整備・維持補修費が増加する。	<コスト削減不可事務事業名> (市の裁量ではコストを削減できない事務事業) なし
	施策コスト(事業費)の成り行き予測	施策コスト削減における市の裁量余地	コスト削減不可事務事業費の金額(比率) * 市条例は含まず 平成21年度実績 0 円 (0 %)
		市の裁量でコストを削減できる事業費の金額(比率) 平成21年度実績 28,373,000 円 (100 %)	

5. 全庁評価会議で示された施策の方向等

(優先施策の選定) 施策の方向性	23年度の施策位置づけ : 優先施策 <input type="checkbox"/> それ以外 <input checked="" type="checkbox"/> 【主な意見】 ・交通安全施設の設置・点検の実施は、道路を利用する市民に対する道路管理者の責務である。 ・危険箇所の対応や事故防止を怠れば、市民を危険にさらすことになる。 ・道路反射鏡や防護柵の設置・点検は、市民が道路を安全に安心して利用するために不可欠である。
	要検討課題 ①交通安全施設の設置・点検について ・信号機や横断歩道の要望も多く、交通管理者との連携により実施しなくてはならない。 ②交通安全協会(安協)について ・地域の交通安全活動に安協の役割は不可欠であるが、安協会員の担い手、地域の班長のなり手が不足している。

6. 平成23年度に向けた施策方針

施策をめぐめる環境・状況の変化(予測)	<国・都の方針並びに関係法規等の変化> ・国は、最近における道路交通事情をめぐめる情勢に対応して、悪質・危険運転者対策、高齢者運転対策等、自転車利用者対策及び被害軽減対策等の推進を図るため、道路交通法の一部を改正する法律を平成19年6月30日に公布。平成20年6月1日までに順次施行された。 ・東京都は、平成22年度までの交通安全計画を策定し、事業を進めている。この中で、最重点課題を「高齢者の交通安全の確保」重点課題を「二輪車事故の防止」「自転車の安全利用の推進」を掲げ積極的な取り組みを行っている。今後平成23年度からの新たな交通安全計画を策定し、事業を進めて行くこととなる。	成果とコストに関する方針 説明： ・交通安全施設(カーブミラー、ガードレール等)の老朽化が進み、施策事業費の増加が見込まれるが、限られた事業費を必要な施設整備に有効に投資することにより、コストの抑制を図りながらも施策の成果を確保していく。	<取り組むべき課題> * 5.全庁評価会議で示された施策の方向等の「要検討課題」を受けて ①交通安全施設の設置・点検については、信号機や横断歩道など交通規制に係る施設は、交通管理者が設置することとなるため、引き続き交通管理者である田無警察署との連携を図り、各種要望に対応して行きたい。 ②交通安全活動については、交通管理者である田無警察署及び、東久留米交通安全協会などと共に、各種活動を行っている。交通安全協会については、会員数の減少や地域の班長不足が見られるため、協会に会員や活動の担い手の増強活動を要請して行きたい。
	<市の状況、市民ニーズの変化> ・市内における交通人身事故発生件数は平成14年をピークに減少を続けている。東京都全体においても、交通事故死亡者数は、14年をピークに減少を続けている。 ・市では、平成21年2月に東久留米市交通安全計画(計画期間平成22年度)を策定し、重点施策として次の3点を掲げている。 ①高齢者の交通安全の確保 ②自転車安全利用の推進 ③交通安全意識の普及及び徹底 平成23年度は、引き続きこの交通安全計画に基づき交通安全の推進を図る。 ・また、東京都が平成23年度からの第9次交通安全計画を策定するため、これに基づく東久留米市交通安全計画を策定し、交通安全の推進を図って行く。		<対応方向> ・「東久留米市交通安全計画(平成21年2月)」策定にあたり、「東久留米市交通安全対策協議会」を通じ、関係機関・団体が交通安全対策への課題について共に考え、交通安全計画策定に向けての報告書をまとめた。この検討の中で、共通の課題認識が持たせ、関係機関・団体相互の連携が深められた。 ・平成23年度は、次期の交通安全計画の策定作業を進めて行くこととなるため、この策定作業を通じ、関係機関・団体とそれぞれの役割のあり方などについても協議して行きたい。