

事務事業評価シート

(平成 24 年度実施事業)

事務事業名	交通安全施設等整備事業(南堀越線外)			事業コード	3082
所属コード	083000	課等名	道路建設課	係名	道路第二係
課長名	小西 一士	担当者名	富樫 正幸	内線番号	2733
評価分類	☒ 一般 ☐ 公の施設 ☐ 大規模公共事業 ☐ 補助金 ☐ 内部管理				

1 事務事業の基本情報・・・・・・・・・・・・・・・・

(1) 概要

総合計画 体系	施策の柱	安全な暮らし	コード	2
	施策	市民生活を守る安全対策の充実	コード	3
	基本事業	交通安全の推進	コード	1
予算費目名	一般会計 8 款 2 項 6 目 社会資本整備総合交付金事業(001-05)			
特記事項	総合計画主要事業, 新市建設計画事業			
事業期間	☐ 単年度 ☐ 単年度繰返 ☒ 期間限定複数年度		開始年度	23 年度
根拠法令等	道路法			

(2) 事務事業の概要

手代森地内に位置する本路線における総延長 700m のほか, 旧都南地区の合併建設計画路線をはじめとした市内全域の地域要望による交通安全上要対策路線の整備工事。歩道整備だけではなく待避所や路肩改良, 視距改良等の局所的な改良工事も含むものである。

(3) この事務事業を開始したきっかけ(いつ頃どんな経緯で開始されたのか)

市道南堀越線は, 主要地方道上米内湯沢線と並行する地域の重要路線である。しかし当該路線は幅員も狭く, 舗装や側溝が整備されていないため, 車のすれ違いも困難で交通安全上非常に危険な状態であった。そのため, 平成 23 年度より当該事業により路肩改良工事を開始したものである。

(4) 事務事業を取り巻く現在の状況はどうか。(3)からどう変化したか。

市内全域からの道路改良や歩道整備の地域要望は非常に多く 200 を超える箇所数があるが, 事業実施している路線はそのほんの一部であり, 対応ができていない路線がほとんどである。

従来の路線全線の改良整備では事業費大や事業期間の長期化により事業化が困難となり, 本来の目的である交通安全や生活道路の利便性向上を図ることが難しい状況であった。

一方で地域要望は事業量が大きいものから部分的なものまで非常に幅広く年々増える状況であり, 緊急度が高い箇所など優先順位をつけ, 対策を講ずることで地域の声に応えていく必要があった。

したがって, 社会資本整備総合交付金を導入し, 従来の路線全体の改良や歩道整備に加え, 待避所や路肩改良, 視距改良等の局所的な改良工事や歩道整備により, 早期に効果を発現させることが求められている。

2 事務事業の実施状況（Do）・・・・・・・・・・・・・・・・

（1）対象（誰が，何が対象か）

道路利用者（地域住民）

（2）対象指標（対象の大きさを示す指標）

指標項目	単位	22 年度 実績	23 年度 実績	24 年度 計画	24 年度 実績	26 年度 見込み
A 事業計画総延長	m	700	700	700	700	700
B						
C						

（3）24 年度に実施した主な活動・手順

道路改良工事

（4）活動指標（事務事業の活動量を示す指標）

指標項目	単位	22 年度 実績	23 年度 実績	24 年度 計画	24 年度 実績	26 年度 目標値
A 整備(供用)延長	m	0	0	137	137	700
B						
C						

（5）意図（対象をどのように変えるのか）

道路改良工事により，利用者の安全で快適な通行を確保する。

（6）成果指標（意図の達成度を示す指標）

指標項目	性格	単位	22 年度 実績	23 年度 実績	24 年度 計画	24 年度 実績	26 年度 目標値
A 整備(供用)延長累計	☒ 上げる ☐ 下げる ☐ 維持	m	0	0	137	137	700
B	☐ 上げる ☐ 下げる ☐ 維持						
C	☐ 上げる ☐ 下げる ☐ 維持						

(7) 事業費

項目	財源内訳	単位	22 年度実績	23 年度実績	24 年度計画	24 年度実績
事業費	① 国	千円	0	3,783	5,500	5,337
	② 県	千円	0	0	0	0
	③ 地方債	千円	0	2,700	4,200	4,100
	④ 一般財源	千円	0	396	500	467
	⑤ その他()	千円	0	0	0	0
	A 小計 ①～⑤	千円	0	6,879	10,200	9,904
人件費	⑥ べ業務時間数	時間	0	720	720	720
	B 職員人件費 ⑥×4,000 円	千円	0	2,880	2,880	2,880
計	トータルコスト A+B	千円	0	9,759	13,080	12,784
備考						

3 事務事業の評価 (See)

(1) 必要性評価（評価区分が「内部管理」の事務事業は記入不要）

① 施策体系との整合性

結びついている。

理由 道路改良により，歩行者の安全及び円滑な交通の確保を図ることができる。

② 市の関与の妥当性

妥当である。

理由 市道における交通の安全確保は道路管理者の責務であり，本路線も市が整備すべきものである。

③ 対象の妥当性

妥当である。

理由 市道とその利用者及び沿線住民を対象とするのは妥当である。

④ 廃止・休止の影響

廃止又は休止することにより，安全な道路として機能しなくなることは元より，道路線形が一定でないことにより，交通の動線として機能が不十分となり，利用者の安全性が確保されない。

(2) 有効性評価（成果の向上余地）

当初想定した整備区域を現場状況から拡大したことにより交通安全が確保されることで有効性が向上する。

(3) 公平性評価（評価区分が「内部管理」の事務事業は記入不要）

道路施設は，すべての人が受益を受けることから，特定性はない。

(4) 効率性評価

部分的な改良や歩道整備により交通安全上のリスクがかなり改善される箇所が市内に多数あることから、整備手法等を見直すことで効率性が上がることが期待できる。

4 事務事業の改革案 (Plan)

(1) 改革改善の方向性

従来の路線全体の改良や歩道整備に加え、待避所や路肩改良、視距改良等の部分的な改良工事や歩道整備により、複数路線について早期に効果を発現できるよう取り組みたい。

(2) 改革改善に向けて想定される問題点及びその克服方法

市内の要望箇所は 200 路線を超え、それら路線の交通安全上の緊急度など比較検討を行い優先順位をつけることが課題である。優先順位を行うための条件設定を検討することにより、緊急性が高く整備効果が高い箇所について、早期の事業実施が可能となる。

5 課長意見

(1) 今後の方向性

- ☐ 現状維持（従来どおりで特に改革改善をしない）
- ☒ 改革改善を行う（事業の統廃合・連携を含む）
- ☐ 終了・廃止・休止

(2) 全体総括・今後の改革改善の内容

全体総括としては、当事業は手代森地区の生活道路ということで、地域からの整備要望が強い中、現況道路用地の中での整備ではあったが、地域から求められていた車両通行上の交通安全を図ることができたと思われる。

今後は、市内全域からの地域要望に応じていくためにも、例えば用地買収なしでの整備手法の検討や用地寄附者がある箇所を優先するなど、優先順位を行うための条件設定を検討することにより、早期に効率的に交通安全の効果を発現できるよう工夫していくことが必要である。