

平成24年度 事務事業評価シート（平成23年度実績分）

事務事業名	交通安全運動運営費		部課コード	1022	予算事業科目	010201100103	事	単	区分	継続	
所管部署	担当部局	市民協働部	部長名(2次評価者)	森田 恵介		個別事務	全部	010201100103	-		
	担当部署	交通政策課	所属長名(1次評価者)	清水 博					-		
	電話番号	088-823-9487	E-mail	kc-102200@city.kochi.lg.jp					-		

1 事業の位置付け

予算科目(平成24年度)	高知市総合計画・実施計画施策体系での位置付け										
会計	01 一般会計	大綱	05	Eまちの環							政策基本方針
款	02 総務費	政策	04	安全安心の都市空間整備							
項	01 総務管理費	施策	05	交通安全対策の推進							
目	10 交通安全対策費	区分	01	交通安全対策の推進							

2 事業の根拠・性格

法律・政令・省令		法定受託事務	政策基本方針
県条例・規則・要綱等			
市条例・規則・要綱等			
その他(計画、覚書等)			

3 事業の目的・内容等

対象	誰(何)を対象に	歩行者・自動車等運転者	
意図	どのような状態にしていくのか	市民一人ひとりへの交通安全思想の普及徹底を図り、正しい交通ルール・交通マナーの実践を習慣づけ、交通事故を防止する。	
手段	事業実施体制等	行政及び交通安全関係団体・組織(警察、交通安全協会、高知市校区交通安全会議、高知市交通安全指導員協議会等)による街頭指導・広報活動等	事業開始年度 事業終了年度
活動内容	どのような事業活動を行うのか	全国統一の運動として、春・秋の交通安全運動や県内では年末年始の交通安全運動、県民交通安全の日、自転車街頭指導日等の「交通安全の日」を設け、交通安全関係団体・組織(警察、交通安全協会、高知市校区交通安全会議、高知市交通安全指導員協議会等)と連携し街頭指導・広報活動をはじめとした啓発活動を行っている。	
成果指標	事業目的の成果を測る指標		指標設定の考え方
	A		
	B		
	C		

4 事業の実績等

			21年度(実績)	22年度(実績)	23年度(実績)	24年度(計画)	備考欄	
成果指標	A	目標						
		実績						
	B	目標						
		実績						
C	目標							
	実績							
投入コスト	① 事業費	決算額 (千円)	8,035	3,216	3,624	3,841		
		財源内訳	国費 (千円)					
			県費 (千円)					
			市債 (千円)					
			その他 (千円)	30	45	45		46
			一般財源 (千円)	8,005	3,171	3,579		3,795
	翌年度への繰越額 (千円)							
	② 概算人件費等	人件費等 (千円)	10,360	10,080	10,080	10,360		
		正規職員 (千円)	10,360	10,080	10,080	10,360		
		その他 (千円)						
		人役数 (人)	1.40	1.40	1.40	1.40		
		正規職員 (人)	1.40	1.40	1.40	1.40		
	その他 (人)							
総コスト= ① + ② (千円)		18,395	13,296	13,704	14,201			
市民1人当たりコスト (円)		54	39	41				
年度末住民基本台帳人数 (人)		339,714	339,130	337,875				

5 成果指標で表せない事業成果・市民満足度・その他課題点等

- 高知市内の交通事故状況 ()内は、高齢者【65歳以上】
 平成21年 発生件数：1,988件 (542件 27.3%) 傷者数：2,225人 (376人 16.9%) 死者数：13人 (1人 7.7%)
 平成22年 発生件数：1,989件 (588件 29.6%) 傷者数：2,194人 (365人 16.6%) 死者数：16人 (8人 50.0%)
 平成23年 発生件数：1,878件 (537件 28.6%) 傷者数：2,098人 (340人 16.2%) 死者数：10人 (4人 40.0%)
- 平成23年中の交通事故は、平成22年中に比べ、発生件数・傷者数・死者数ともに減少している。
 しかしながら、高齢者の関係する事故の割合が高いことから、高齢者の交通事故防止対策が課題となっている。

6 1次評価 (所属長評価)

評価日 (平成 24 年 8 月 24 日)

評価項目		評価基準	1次	平均 点数	評価内容の説明
事業実施の必要性	① [施策体系等での位置付け] 事業の実施が市の総合計画・実施計画・市長マニフェスト等の目標達成に結びつくか、又は、事業の根拠等に結びつくか	A (5) 結びつく B (3) 一部結びつく C (1) あまり結びつかない D (0) 結びつかない	A	4.0	① 新総合計画の施策体系の中で「まちの環」⇒「安全安心の都市空間の整備」⇒「交通安全対策の推進」⇒「交通安全対策の推進」⇒「交通安全運動の推進」として位置づけられている。 ② 交通事故発生状況は近年、発生件数・傷者数・死者数ともに減少傾向があるが、少子高齢化や経済社会情勢の変化に伴い、今後も交通情勢は複雑に変化すると見込まれるため、交通安全意識の高揚が非常に重要となっている。
	② [市民ニーズの傾向] 事業の実施に対する市民のニーズ(需要量)の傾向はどうか	A (5) 非常に多い、急増している B (3) 横ばいである C (1) 少ない、減少している D (0) ほとんどない			
事業内容の有効性	③ [成果の達成状況] 事業の成果指標の達成状況は順調か	A (5) 十分に達成している B (3) 概ね達成している C (1) あまり順調ではない D (0) 十分な成果を望めない	B	3.0	③・④ 当事務事業の成果に直接、直ちに結びつく成果指標というものは無いが、平成23年中と平成22年中の市内の交通事故の状況は、発生件数・傷者数・死者数ともに減少しており、交通事故抑止に一定の効果が現れているものと思われる。
	④ [事業の手法・活動内容] 事業成果の向上のための手法・活動内容の妥当性	A (5) 妥当である B (3) 概ね妥当である C (1) 検討の余地がある D (0) 見直しが必要である			
事業実施の効率性	⑤ [アウトソーシングの可能性] 事業の実施にかかる民間活力利用の可能性	A (5) 実施済・できない B (3) 行政主体が望ましい C (1) 検討の余地はある D (0) 十分可能である	A	4.0	⑤ 住民に一番身近な行政は、住民の命と暮らしを守る責務があると考え、交通安全運動の推進は行政が中心となって、校区交通安全会議などをはじめとする地域で活動する各種ボランティア団体や交通安全協会などと連携を図りながら推進している。 ⑥ 平成21年度に、交通安全指導員の制服を安価なものに変更しコスト削減を図った。消費的経費は連年のように実施されており、当事業が目的としている事業効果を一定生み出すには更なる削減は困難と思われる。
	⑥ [事業統合・連携・コスト削減] 類似事業との統合・連携やコスト削減の可能性	A (5) 現状が望ましい・できない B (3) 概ね効率的にできている C (1) 検討の余地がある D (0) 十分可能である			
事業実施の公平性	⑦ [受益者の偏り] 事業の受益者が特定の個人(団体)等に偏りがなく公平性が保たれているか	A (5) 極めて公平性が高い B (3) 概ね保たれている C (1) 偏っている D (0) 公平性を欠いている	A	5.0	⑦・⑧ 交通安全運動は不特定多数の市民等を対象としており、受益者の偏りは無い。
	⑧ [受益者負担の適正化] 事業実施の財源として、受益者負担割合(一般財源負担割合)は妥当か。補助金等交付事業の場合、対象経費は妥当か。	A (5) 適正な負担割合である B (3) 概ね適正な負担割合である C (1) 検討の余地がある D (0) 検討すべきである			
総合 点	16.0	総合 評価	○ A 事業継続 (総合点が16点以上で、各項目の平均点数がいずれも2点を超える場合)		
			B 経費削減に努め事業継続 (総合点が12点以上16点未満で、各項目の平均点数がいずれも2点を超える場合)		
			C 事業縮小・再構築の検討 (総合点が4点以上12点未満 又は 各項目の平均点数のいずれかで2点以下がある場合)		
			D 事業廃止・凍結の検討 (総合点が4点未満 又は 各項目の平均点数のいずれかで1点以下がある場合)		

7 2次評価 (部局長評価)

評価日 (平成 24 年 9 月 14 日)

総合評価	評価理由・今後の方向性等
○ A 事業継続	一次評価と同じ
B 経費削減に努め事業継続	
C 事業縮小・再構築の検討	
D 事業廃止・凍結の検討	

8 特記事項