

平成 24 年度 2次評価（基本施策評価）シート

基本施策名	12	犯罪や交通事故を未然に防ぐ	評価責任者 (基本施策主管課長)	人権生活環境部市民生活課長 富岡 通郎
生活課題	学校内や登下校の途中で事件や事故が起こらない		生活課題に対する満足度 H 2 7 目 標 値	75.0 %

基本施策の現状分析及び意図

基本施策の体系		
基本目標	安心・安全	
政 策	事故や犯罪のない安全なまちづくり	
①	市民意識調査結果	② 左記結果に対する現状分析・市民との協議結果
必要度 満足度 ● 45.5, 93.7 ● H23 満足度、必要度ともに平均値を超え、値も上昇している。 さらに満足度が上昇するよう取組を進める。		
参考 満足度（満足意識） 45.5 % 必要度 93.7 %		
③	基本施策の 現況と課題	交通事故件数は、平成22年から2年連続で増加している。 近年、加害者・被害者とも高齢者が関係する交通事故が増加しており、年々交通事故件数に占める割合も高くなってきている。
④	基本施策の意図、 今後の展望	交通事故の発生を抑止し、事故がなく安心して暮らせる環境づくりに努める。 交通安全に対する意識をより一層浸透させるため、交通安全教室を団体ごと等の小さな単位で実施する必要がある。 高齢者を対象とする交通安全教室等に幅広く参加してもらえるように、実施方法等を工夫する必要がある。

⑤ 基本施策指標（総合計画数値目標）

基本施策指標名		単位	過年度実績		評価年度	目標値		指標の説明
			H22	H23	H24	H25	H27	
1	交通人身事故件数	目標	件	450.0	400.0	400.0	400.0	人身事故件数の削減を目指す
		実績	件	551.0	554.0			
		達成率	%	122.4	138.5			
2	交通安全実践教室参加者数	目標	人	60.0	60.0	60.0	60.0	交通安全教室に参加する人が多いほど交通安全意識が高揚した社会となり、事故件数の減少に繋げる。
		実績	人	45.0	34.0			
		達成率	%	75.0	56.7			
		目標						
		実績						
		達成率	%					
		目標						
		実績						
		達成率	%					
		目標						
		実績						
		達成率	%					
		目標						
		実績						
		達成率	%					

⑥ 基本施策構成事務事業の評価

基 本 施 策 を 構 成 す る 事 務 事 業 名				改善余地 の有無	事 業 費（人 件 費 込、単 位：千 円）			基本施策 貢献順位
	担 当 課	I D	事 業 名		H23 決算額	H24 予算額	H25 所要額	
1	人権生活環境部 市民生活課	152	交通安全対策経費	無	16,390	7,848	8,100	1
2	伊賀支所 住民福祉課	153	交通安全対策経費	無	1,460	1,460	1,460	1
3	阿山支所 住民福祉課	154	交通安全対策経費	無	1,464	1,467	1,467	1
4	大山田支所 住民福祉課	155	交通安全対策経費	無	1,469	1,470	1,470	1
5	青山支所 住民福祉課	156	交通安全対策経費	無	2,644	2,648	2,648	1
6								
7								
8								
9								
10								
（ 以 下 続 紙 ）								
事 業 費 合 計					23,427	14,893	15,145	

⑦ ⑥以外で、目標達成に必要な事業（総合計画実施計画の期間内に実施を予定する事業）

事業名	事業主体	事業内容等

⑧ 基本施策の現状分析に基づく改革案の説明

評価視点	評価コメント
1 基本施策指標の分析	交通事故件数が2年連続で増加しており、特に高齢者の占める割合が高くなってきているので、高齢者を対象とした交通安全教室を充実させる必要がある。
2 事業構成の適当性（手段として最適か？）	民間団体、関係機関と連携して実施しており、高齢者（免許取得者）が実地講習等を通じ実践的に学ぶことで、交通安全意識をさらに深めることができています。 教室での学習を地域での普及に活かし、地域の交通安全のリーダーとして啓発活動してもらえる。
3 役割分担の妥当性	参加者の募集は老人クラブの協力を得ており、自動車学校の施設を利用して実施している。
4 総合評価（今後の方向性、事業の見直しについて等）	加齢に伴う身体的機能の低下などが交通事故につながることから、運転技術の低下防止や交通法規の再認識への取組は、一人ひとりの交通安全に対する意識を高める機会となり、必要性が高い。 超高齢社会により、対象者が増加していくことから、運転者への啓発だけでなく歩行者への啓発も必要であると思われるため、実施回数を増やすとともに、実施方法を検討する必要がある。