

平成 28年度 高松市事務事業評価表 (事中・事後評価)

事務事業名	自転車利用環境整備事業		
部 局 名	都市整備局	課(室)名	道路整備課
		電話番号	087-839-2516

【事業全体概要】まちづくりの目標：道州制時代に中枢拠点性を担えるまち

総合計画	政策	快適で人にやさしい都市交通の形成		主体	市	
	施策	自転車利用の環境づくり		期間	平成 27年度～平成 29年度	
	基本事業	快適な自転車利用の環境整備		総事業費	558,782	
重点取組項目	重点取組課題 10			特定財源	国	231,737
関連根拠法令等	道路構造令				県	28,279
事業区分	自治事務	種別	事中・事後	市債	150,345	
事業種類	補助			他		
				一般	148,421	

事業の概要
 H20.1.1に、自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会 高松地区委員会 安全空間確保部会(国・県・県警・市で構成、以下「安全空間確保部会」)において策定した、高松市中心部における自転車ネットワーク整備方針(以下「整備方針」)に基づき、国・県・県警等と連携し、自転車道などを整備することにより、自転車を本市の重要な都市交通手段として有効に活用し、歩行者と自転車の安全で快適な空間の確保や、人と環境にやさしい交通まちづくりを目指す。

市道五番町西宝線ほか29路線

【事業の目的と指標】

対象	対象施設：「自転車ネットワーク整備方針」に位置付けられている市道 対象者：自転車利用者	対象指標名	「整備方針」に位置付けられている市道延長
		活動指標名	単年度自転車道等整備延長
手段	「安全空間確保部会」において整備手法などを協議し、自転車道等を整備する。	成果指標名	自転車道等整備済延長
		効率指標名	トータルコスト百万円当たりの自転車道等整備延長
意図	歩行者・自転車利用者の安全性・快適性の向上が図れる。	対象指標名	「整備方針」に位置付けられている市道延長
		活動指標名	単年度自転車道等整備延長
結果	快適で人にやさしい都市交通の形成につながる。	成果指標名	自転車道等整備済延長
		効率指標名	トータルコスト百万円当たりの自転車道等整備延長

【指標値および事業費の推移】

指標名	単位	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	目標値	目標年度
対象指標	km	29.2	29.2	29.2	29.2	平成 29年度
活動指標	km	0	0	0	3.9	平成 29年度
成果指標	km	4.2	4.2	4.2	10.4	平成 29年度
効率指標	m/百		0	0		平成 29年度
トータルコスト	[千円]	14,012	15,499	13,869		
(事業費)	[千円]	473	6,642	5,012		
(職員人件費)	[千円]	13,539	8,857	8,857		

【環境変化等】

開始時周辺環境(背景)	現状周辺環境	今後周辺環境(予測)	住民意向分析
本市は、温暖少雨の気象条件や平坦な地形が多いという特性から、自転車が利用しやすい環境。(H19年自転車保有率は62.5%で全国5位)一方、自転車事故件数は全国1位(H20年:21.38件/万人)であり、自転車利用に関する環境整備が望まれていた。	市中心部において、十分な自転車ネットワークが形成されていない。また、連続した自転車走行空間が確保されておらず、危険な路線が多数ある。	自転車ネットワーク整備方針に基づき、自転車道等の整備を行うことにより、自転車利用環境の向上が図れる。	H20高松市エコ交通協議会「市民交通意識アンケート」結果では、自転車走行空間整備に対する住民の関心度は高い。

【妥当性評価】

1. 事業の実施主体として市の関与は妥当か A 法令等により市が実施しなければならない 自転車ネットワーク整備方針により、各道路管理者が実施主体となって協働しており、市道における自転車道等の整備については、市が主体となって行うべきである。
2. 事業の上位目標である施策に貢献しているか A 貢献度が大きい 本事業は、快適で人に優しい都市交通の形成につながる事業である。
3. 成果を上げるため、またコストを削減するため、対象あるいは意図（目指す状態）を拡充・縮小する必要があるか A 必要性はない 平成20年11月に策定の「高松市中心部における自転車ネットワーク整備方針」に示された対象路線については、殆どの未整備路線が事業手法未定であり、重点的に整備を行う路線の明確化が必要となっている。
4. 事業を廃止・休止した場合に影響があるか A 影響は大きい 歩行者・自転車利用者の安全性・快適性の向上が図れなくなるなど、自転車を利用したまちづくりが実現できず、事業を廃止・休止した場合、大きな影響が出る。
5. 市民協働の実施状況はどうか（どのような市民参画・市民活動との連携等を実施したか） A 事業のプランづくりの段階からNPO、市民団体が参加している 有識者で構成する「香川の自転車利用を考える懇談会（座長：土井教授）」の提言を受け「整備方針」を策定している。

【有効性評価】

6. 事業の成果（成果指標値）を向上させる余地はあるか A 向上余地はない ネットワーク整備方針に示された対象路線のうち、未整備路線の事業手法を決定することで、重点的に整備を行う路線を明確にし、事業成果の向上に取り組んでいる。
7. 事業執行上の見直しを行ったか（昨年度何か業務の見直しを行ったか） A 実施済み/実施する必要がなかった 未整備路線の事業手法を決定し、重点的に整備を行う路線を明確にするなど、整備計画の見直しを行った。
8. 成果目標値に対する実績値（達成度）はどうだったか B 目標どおり達成できた 未整備路線の事業手法を決定し、整備計画を策定した

【効率性評価】

9. 成果を達成するための活動量（活動目標値に対する実績値）はどうだったか C 概ね達成できた 未整備路線の事業手法を決定し、整備計画の優先路線が明確となった。
10. コスト縮減ができたか B 縮減できた 整備手法の比較検討により、コスト縮減を図った。

【一次評価】

評価区分	継続																								
「自転車ネットワーク整備方針」に位置付けられている市道30路線における自転車走行指導帯等の整備については、「安全空間確保部会」において協議・検討しているところであり、事業を継続することは適当である。																									
	改革案	期待効果																							
内容	安全空間確保部会を活用し、関係機関との連携を密にしながら、重点整備を行う。 関係機関（道路管理者（国・県）、警察）のネットワーク形成に向けた連携取組が不可欠である。	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			コスト					削減	維持	増加	成果	向上				維持				低下			
		コスト																							
		削減	維持	増加																					
成果	向上																								
	維持																								
	低下																								
	阻害要因																								

【二次評価】

評価区分	継続
本事業は、総合計画に掲げる「快適で人にやさしい都市交通の形成」につながる事業であり、事業の継続は適当である。	