

評価施策名	3 安全で快適な主要道路でつなぐ	施策CD	33	施策主管部	土木建築部	部長名	井上 修男
政策名	第3章 人・物・情報を高度につなげる			施策関係部	八木支所		

【施策の概要】

1 南丹市が考える理想(目的)

目標項目(成果)	単位	H20	H21	H22		H23	H24
		実績値	実績値	目標値	実績値	目標値	目標値
道路改良率	%	62.40	62.50	63.43	62.55	63.83	64.23

○ 市域の一体化の醸成、暮らしの利便性を確保して過疎化の防止を図る。

1 南丹市の現状(課題)

- 広大な本市には、府道と幹線市道が重要な機能を果たしている。
- 府道は、危険箇所等残されているものの、大きく整備が進んできている。
- 市道は、幹線整備を優先しているが、危険箇所や狭あい区間も多く残っている。
- 生活道路は、地域差があるが相当遅れており、緊急車両の通行確保等課題である。
- 道路整備は、市域の一体化の醸成や過疎化防止の上でも重要な施策である。
- 車優先の道路整備から歩行者優先の人にやさしい安全な道路づくりも重要である。

■道路改良率

	平成8年度	平成11年度	平成14年度	平成17年度
南丹市	—	—	—	57.7
旧町平均	52.4	55.6	58.8	—

2 対策をしなければどうなるのか

- 狭あい箇所や未整備区間など危険箇所の交通事故が発生する。
- 災害による通行規制等市民の安心・安全な生活が確保できなくなる。
- 市の一体化の醸成や他地域との交流が容易でなくなる。
- 暮らしの利便性の確保や過疎集落の維持ができなくなる。

3 それは何故おきたのか

- 1964年の東京オリンピックの直後から、一般大衆にも購入可能な価格の大衆車の出現や石油低価格化などによって自動車を利用しやすい環境になり、モータリゼーション(自家用乗用車の普及)が進んでいった。
- 車社会の到来に末端までの道路整備が、追いついていない。
- 合併による市域の拡大

4 それらを解決するために何をするのか

①道路の安全性や利便性を確保する。

- ・道路交通計画の樹立
- ・市内の道路における危険箇所や機能向上に関する国や府への要望
- ・生活道路の安全性、利便性向上に向けた整備
- ・広域農道や広域林道の計画的な整備
- ・自転車専用レーンの整備

【施策コスト】(評価対象事業の合計)

	単位	H20	H21	H22	H23	H24	
決算額(計画額)	千円	727,575	895,678	1,314,714	769,370	638,680	
財源内訳	使用料・手数料	千円	0	9,610	4,447	10,668	0
	国・府支出金	千円	231,711	417,744	351,675	25,220	32,900
	地方債	千円	325,220	348,604	354,275	426,100	497,600
	一般財源	千円	170,644	119,720	604,317	307,382	108,180
職員従事人数	人・年	13.32	15.72	16.12			
人件費	千円	30,495	102,296	105,370			
事業費総額	千円	758,070	997,974	1,420,084			

【施策目標の達成に貢献度の高い事業】 全 36 事業 単位:千円

事業名(細事業名)	決算額	うち一般財源	
		うち一般財源	うち人件費
道路新設改良事業(地方特定道路整備事業 室橋高畑線)	4,316	4,316	1,291
都市計画街路事業(都市計画街路事業)	602,756	269,811	8,637
道路・橋梁維持管理事業(道路・橋梁維持管理事業)	52,470	50,384	4,690
道路・橋梁維持管理事業(道路・橋梁維持管理事業)	9,225	7,425	4,412
道路新設改良事業(地方特定道路整備事業 本郷垣内線)	10,745	10,745	1,291
道路新設改良事業(海老谷線)	12,635	△ 48	1,583
道路新設改良事業(小畑線)	30,573	1,673	1,583

【前年度の評価】(要約)

【総合評価】
目標値63.03%に対し、実績値62.50%と達成できていない数値になっているが、改良済みの道路であっても近年の交通量の増加により更に改良が求められ、また、改良済みとなっている道路の一部危険箇所を改良する場合はこの数値に反映できないものとなっているものである。しかし、現状は市民の求める道路整備の内容となっており、道路整備の状況は向上している。数値については、地元要望や府道からの所管替えにより計算式の分母が変動する事から、この数値は目安と考える。南丹市の適正な財政規模からすると目標値の見直しも今後の課題と考える。

【改善の方向性】
広大な市にとって、また鉄路の無い地域を持つ本市にとって基盤整備は重要な課題であり、道路整備10ヶ年計画を基本とし、集中と選択により事業化を図る。更に今後は、新設道路の整備から改良や維持管理に重点を置いた整備を進める。道路新設改良は、市民の生活や命を守る事業であり、まちづくり、村づくりを維持・発展するため最低必要な最優先事業である事から、道路整備計画や、地元要望などとの調整を図りながら、今後も積極的に進める。道路の適正な維持管理事業は、市民の安心安全を確保するもので、道路管理者にとって最低必要な取り組みであり、今後は今まで以上に進める。登記処理についても、道路底の土地が分筆や所有権移転登記がされずに残っている事から順次登記名義人の理解を得ながら進める。

【今年度の評価】

【総合評価】
①目標の達成状況
交通ネットワークの向上をはかるため、道路網として有効な路線を計画的に整備してきている。また、道路パトロールを充実させ、道路陥没や段差の解消に努め、道路利用者が快適に通行できるよう維持補修に努めている。

②目標値や施策の考え方の見直し
限られた予算のなかで、更に効率よく道路の維持補修を実施することで目標値のステップアップを図る。

【改善の方向性】
①今後の方向性
現在計画されている路線については計画どおり整備し、進めるとともに老朽化した橋梁の長寿命化を図るため、長寿命化計画を策定し、安全性を確保するとともに、予防保全型に転換し維持管理の軽減に努めていく。

②各事業の対応
道路、橋梁など設置から長期間経過し老朽化した施設が市内には数多く発生してきており、これまでは生活基盤のためのインフラ整備を重点的に実施してきたが、これら既存インフラの保守、更新といった維持管理へ転換していくこととなる。

【評価を受けて取り組んだこと】

- ・市道の改良、維持修繕、舗装補修等は、日常生活を支える基本的かつ重要な社会資本である道路を維持する上で重要である。したがって市内道路の舗装補修については、交付金を活用し緊急舗装修繕工事の実施に取り組んだ。
- ・市域内にある老朽化した橋梁の長寿命化を図るべく数量等の現況把握に取り組んだ。

→