

施策名	行政評価 施策体系	安全で便利な移動の確保と交通体系の充実	施策 統括課	交通課	氏名	中島広幸
政策名	施策体系	まちをつかう	施策 関係課	福祉総務課、道路下水道課		

1 施策の目的と指標

対象(誰、何を対象にしているのか) *人や自然資源等

- ・市民
- ・市内事業所通勤者
- ・市内学校通学者
- ・市内全域

意図(対象をどう変えるのか)

- ・誰もが便利に市内外へ移動できる
- ・自家用車を使わないようにする
- ・安全に快適に通行できる
- ・交通事故が発生しない

対象指標(対象の大きさを表す指標)数字は記入しない

名称	単位
ア 人口	人
イ 通勤者数	人
ウ 通学者数	人
エ 市域面積	km ²

成果指標(意図の達成度の指標)数字は記入しない

名称	単位
ア 公共交通機関を使った通勤・通学・昼間の移動が便利だと思う市民の割合(市内)	%
イ 公共交通機関を使った通勤・通学・昼間の移動が便利だと思う市民の割合(市外)	%
ウ 自転車での移動が便利だと思う市民の割合	%
エ 公共交通不便地域(駅かバス停まで200m以上の地域)の面積	m ²
オ 市内の道路が安全で快適に通行することができると思えた市民の割合	%
カ 交通事故件数	件

2 第2次基本計画期間(平成23~27年度)内における取組内容

体系	具体的な取組内容
交通体系の再構築	(仮称)総合交通計画の策定を進めます。
交通安全対策の推進	交通安全施設等を整備します。違法駐車対策を推進します。交通安全教育を推進します。交通災害被害者への支援を行います。
自転車の安全利用の推進	自転車駐車を拡充します。放置自転車対策を強化します。関係団体との連携を行います。
交通体系の充実	コミュニティバスの運行。移動困難者の移動手段を確保します。

3 総事業費・指標等の実績推移と目標値

		単位	数値区分	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	
対象指標	ア	人	見込み値										
			実績値	73,563	73,803	74,251	74,329	74,432	74,265	74,381	74,303	74,546	
	イ	人	見込み値										
			実績値	(H17)25,387			25,387	25,387	(H22) 26,588	26,588	26,588	26,588	
ウ	人	見込み値											
		実績値	(H17)10,177			10,177	10,177	(H22) 9,240	9,240	9,240	9,240		
エ	km ²	見込み値									8.15	8.15	
		実績値	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	
成果指標	ア	%	成り行き値				66.4	66.4	66.4	66.4	66.4	66.4	66.4
			目標値				66.4	66.4	66.4	66.4	66.4	66.4	70.0
			実績値	61.9		66.4	59.5	61.3	61.6	63.4	62.8	64.4	
				基本計画における 施策の目標設定の根拠		第2回国立市市民意識調査において市内の移動が不便だと思うと答えた人の割合27.9%のうち20%減らすことを目指し、目標値を設定しました。							
	イ	%	成り行き値				75.2	75.2	75.2	75.2	75.2	75.2	75.2
			目標値				75.2	75.2	75.2	75.2	75.2	80.0	
			実績値	74.8		75.2	77.6	76.1	78.3	79.2	75.8	80.5	
				基本計画における 施策の目標設定の根拠		第2回国立市市民意識調査において市外への移動が不便だと思うと答えた人の割合17.9%のうち20%減らすことを目指し、目標値を設定しました。							
	ウ	%	成り行き値				62.3	62.3	62.3	62.3	62.3	62.3	62.3
			目標値				62.3	62.3	62.3	62.3	62.3	70.0	
			実績値			62.3	61.0	60.3	60.1	59.0	55.0	58.8	
				基本計画における 施策の目標設定の根拠		第2回国立市市民意識調査において自転車での市内の移動が便利だと思わない・あまり思わないと答えた人の割合23%のうち30%減らすことを目指し、目標値を設定しました。							
エ	m ²	成り行き値				2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	
		目標値				2,478,000	2,478,000	2,107,000	2,107,000	2,107,000	2,107,000		
		実績値	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,478,000	2,043,000	2,043,000		
			基本計画における 施策の目標設定の根拠		南部地域に残る公共交通不便地域を減少させることを民間公共交通機関に働きかけることし、目標値を設定しました。								
オ	%	成り行き値				22.3	22.3	22.3	22.3	22.3	22.3	22.3	
		目標値				26.0	29.7	33.4	37.1	40.8	45.0		
		実績値	13.5		22.3	21.0	20.2	21.3	23.1	25.9	24.1		
			基本計画における 施策の目標設定の根拠		第2回国立市市民意識調査において誰もが市内の道路を安全に快適な通行ができると思わない・あまり思わないと答えた人の割合68.2%のうち30%減らすことを目指し、目標値を設定しました。								
カ	%	成り行き値				330	330	330	330	330	330	330	
		目標値				300	300	300	300	300	300		
		実績値	403	362	334	336	302	328	256	221	221		
			基本計画における 施策の目標設定の根拠		2009(平成21)年に比べ約1割の減少を目指し、目標値を設定しました。								
施策コスト	事務事業数		本数	12	12	12	10	12	12	11	15	17	
	事業費	国庫支出金	千円			14,973		0			0	142,100	
		都道府県支出金	千円	2,899	45	24	45	1,145	4	45	45	1,004	
		地方債	千円					0		44,000		612,500	
		その他	千円					100,979				142,418	
		一般財源	千円	193,877	233,181	220,046	202,648	124,316	171,272	182,106	158,552	350,415	
	事業費計(A)		千円	196,776	233,226	235,043	202,693	226,440	171,276	226,151	301,015	1,248,111	
	延べ業務時間	時間	7,700	9,000	9,000	8,800	8,740	10,340	9,419	11,380	12,656		
	人件費	千円	38,500	39,750	39,750	38,750	38,660	43,230	35,798	45,810	51,499		
	トータルコスト(A)+(B)		千円	235,276	272,976	274,793	241,443	265,100	214,506	261,949	346,825	1,299,610	

4 施策の現状

(1) 施策を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどうか変化しているか?

要望があっても道路事情などで導入ができなかった地域へ、最大3年間の試行運行として、ワゴン車により、平成26年4月16日から3ルートの運行を開始した。高齢者などの移動困難者への更なる対応が求められていることから、平成26年3月に策定した地域交通計画に基づき、アクションプランの検討を行っている。平成27年11月に福祉的な交通を検討するために、地域公共交通会議福祉交通検討部会を設置し、平成28年10月頃を目途に基本方針をまとめるため調査・研究・検討を行っている。平成26年4月に中央線高架下自転車駐車場の供用を開始し、平成27年3月には、3駅周辺の自転車整備計画を策定し、平成29年7月完了を目指し、国立駅南第1自転車駐車場の拡充整備のため、都市計画変更の手続きを行った。道路交通法改正に伴い平成25年12月1日より、自転車の検査等に関する規定や路側帯通行に関する規定が整備された。さくら通り改修工事に伴い歩きやすい歩行環境の整備及び段差解消などのバリアフリー化を行っている。また、平成27年度に自転車ナビマークを2路線設置し、更なる自転車走行環境空間の整備や自転車利用の促進などを旨とし、自転車対策審議会を設置した。平成27年3月に谷保駅構内のエレベーターの供用を開始した。交通安全については、国土交通省、文部科学省、警察庁が連携し通学路の合同点検を実施し、交通安全対策審議会議にて、更なる交通安全対策の検討を行っている。

(2) この施策に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか?

谷保地域の狭隘道路が多い不便地域にも、コミュニティバスを運行してほしい。 コミュニティワゴンを駅ロータリ内へ入れてほしい。 自転車駐車場の増設及び違法駐輪対策、夜間撤去の実施要望 自転車走行環境の整備 谷保駅のバリアフリー化の早期実現 福祉有償運送等移動困難者施策の充実 中央線側道の交通安全対策の要望がある。

5 27年度の評価結果

(1) 施策の取組状況

27年度行政経営方針	取組状況
【国立のまちの景観と賑わいをつくる】 重点施策 交通環境の整備と交通バリアフリー (主要事業等) 1. 国立駅周辺まちづくり事業:北口駅前広場整備、国立駅南第1自転車駐車場整備、都市計画道路3・4・10号線整備など (展開中の主要事業) ・矢川駅・谷保駅バリアフリー化事業 ・さくら通り改修事業	地域交通計画アクションプランについて、地域交通計画推進庁内検討委員会を1回開催し、検討を行っている。 地域公共交通会議を4回実施し、コミュニティワゴン試行運行の実証、評価、改善の検討を行い、新規ルートについても検討を行っている。 平成27年11月に地域公共交通会議福祉交通検討部会を設置し、2回開催し、「福祉的な交通」について、調査・研究・検討を行っている。 平成29年度供用開始を目指し、国立駅南第1自転車駐車場実施設計及び社会資本総合交付金の申請を行い、国立市土地開発公社から用地を取得し、平成28年度工事起工の準備を進めた。 さくら通りを平成25年より自転車道の新設及び交差点や、歩道と車道の段差解消などのバリアフリー化を行っている。 谷保駅バリアフリー化事業についてJRと協議を行い、平成27年3月に駅構内エレベータを整備し、構外のエレベータ設置の整備を進めている。 福祉有償運送を行う事業者に対し、補助金を交付し、事業のPRを行った。

(2) 施策の成果実績把握と評価

成果指標目標達成度(目標値と実績値との比較)	
成果指標ア (公共交通機関を使った通勤・通学・昼間の移動が便利だと思う市民の割合(市内))]
<input type="checkbox"/> 27年度目標値を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 未達成 → (<input checked="" type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果向上・維持 <input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果低下)	
成果指標イ (公共交通機関を使った通勤・通学・昼間の移動が便利だと思う市民の割合(市外))]
<input checked="" type="checkbox"/> 27年度目標値を達成 <input type="checkbox"/> 未達成 → (<input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果向上・維持 <input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果低下)	
成果指標ウ (自転車での移動が便利だと思う市民の割合)]
<input type="checkbox"/> 27年度目標値を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 未達成 (<input checked="" type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果向上・維持 <input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果低下)	
成果指標エ (公共交通不便地域(駅がバス停まで200m以上の地域)の面積)]
<input checked="" type="checkbox"/> 27年度目標値を達成 <input type="checkbox"/> 未達成 (<input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果向上・維持 <input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果低下)	
成果指標オ (市内の道路が安全で快適に通行することができると答えた市民の割合)]
<input type="checkbox"/> 27年度目標値を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 未達成 (<input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果向上・維持 <input checked="" type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果低下)	
成果指標カ (交通事故件数)]
<input checked="" type="checkbox"/> 27年度目標値を達成 <input type="checkbox"/> 未達成 (<input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果向上・維持 <input type="checkbox"/> 26年度実績値と比較し成果低下)	
時系列比較(過去3ヶ年の比較) A(かなり向上) ~ E(かなり低下)	
B:成果がどちらかと言えば向上した	
他自治体との成果実績値の比較 A(かなり高い) ~ E(かなり低い)	
C:他自治体と比べてほぼ同水準である	
背景として考えられること のア、イについては、比較的狭い行政面積の中にJRの駅が3駅あり、バス事業者が2社あり、コミュニティバス「くにっこ」の利用者が増えていることから移動しやすくと推測される。 のウについては、(各店舗における)駐輪場、買物用などの一時利用自転車駐車場の不足があるが、矢川駅など民間の駐輪場が増えてきている。 のエについては、コミュニティワゴン試行運行の実施に伴う交通不便地域面積の減少である。 のオについては、高齢化に対する道路のバリアフリー整備が遅れていることや安全施設の老朽化の対応の遅れや南部地域での狭隘道路の未整備箇所があるものと推測される。一方で、安全対策については要望が多様化していることから直ぐの対応に答えられていないと考えられる。 のカについては、立川警察署や立川・国立交通安全協会などの啓発活動などにより、交通事故件数は減少していることから成果があった。 については、「くにっこ」の利用者増やコミュニティワゴン試行運行の実施により改善があった。 については、コミュニティバス、放置自転車の撤去および駐輪場の設置など他自治体とほぼ同水準であると思われる。	

(3) 施策の全体総括(成果実績やコスト、見直しを要する事務事業等)

・コミュニティバスの利用者数が平成26年度と比較して、北・北西中ルートで約1万2千人利用者が増えている。コミュニティワゴンの青柳ルートは、利用者が増加傾向にあるが、泉ルート、矢川・東ルートの場合微増であることから、更なる改善が必要である。また、谷保ルート新規導入など更なる交通不便地域の解消に向け道路整備などが課題となっている。
 ・放置自転車台数は、ほぼ同水準での推移であるが、国立駅周辺の夜間放置自転車移送の実施や谷保駅、矢川駅周辺の土日の放置自転車移送を行ったが、回数が少ないことから効果の向上から回数の増の検討が必要である。中央線高架下自転車駐車場の稼働率が低いことから、受益者負担、施設運営コストなどの検討を行い、自転車駐車場毎の料金設定など見直しを進める必要がある。
 ・自転車事故の割合や高齢者の事故の割合が高くなっていることから、更なる啓発活動や安全対策が必要である。
 ・さくら通りの自転車道設置やバリアフリー化の工事に着手し、早期の整備が求められている。
 ・福祉有償運送については、事業のPRを行った。また、福祉有償運送運営協議会に諮り、運行事業者が新たに1事業者認められたが、更なる交通弱者の支援が求められているため、市が積極的にPRを行うことも検討していく必要がある。

6 施策の課題・今後の方向性

・地域交通計画アクションプランの実施
 ・コミュニティバスの利便性向上の検討、コミュニティワゴン試行運行の事業評価及び抜本的な見直し
 ・高齢化に伴う移動制約者など福祉的な交通の検討
 ・老朽化した交通安全施設などの計画的な整備の検討・実施
 ・さくら通りの自転車道設置及びバリアフリー化工事の継続
 ・谷保駅バリアフリー化事業の継続(ラチ外エレベーターをH28.10末設置見込み)
 ・自転車駐車場整備計画に基づき違法駐輪対策、自転車道や自転車専用通行帯などによる自転車利用者の通行環境整備の検討
 ・自転車の安全運転の向上のための自転車安全教室受講証交付事業の継続及び交通安全教育の検討・実施