

施策マネジメントシート

基本施策名	2-1 交通環境の整備	施策統括課	交通課	氏名	中島広幸
政策名	7 都市基盤	主な関係課	福祉総務課		

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

施策の目的 だれもが安全に行き交うことができるとともに、超高齢社会を支え、駅や駅周辺地域へのアクセスしやすい地域交通を整え、より多くの市民が公共交通機関や自転車を積極的に利用できるまちを目指します。
--

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(展開方向ごとに記載)	単位
1	ア 交通人身事故の発生件数	件
2	ア 駐輪場の定期利用待機者数	人
	イ 1日当たりの放置自転車調査台数	台
3	ア コミュニティバス「くにっこ」の年間乗車人員	人
	イ 福祉的な交通施策に満足している市民の割合	%
	ウ 公共交通が不便であると回答した市民の割合	%

2 第1次基本計画期間(平成28～35年度)内における取組内容

	施策の展開方向	目的	手段(具体的な取組内容)
1	交通安全対策の推進	高齢者、しょうがいしゃ、子どもなどの交通弱者も安心して移動できる、交通事故のない環境を目指して整備を進めます。	交通安全対策に関する総合的な計画を策定し、これに基づく取組を計画的に推進します。 子どもから高齢者まで広く市民を対象とした交通安全教室の開催等を通じ、交通安全意識の啓発と交通ルールの徹底を図ります。 交通事故防止の観点から危険箇所を解消する緊急性や必要性を踏まえながら、計画的に交通安全施設の整備を推進します。
2	自転車の安全利用の推進	子どもから高齢者まで、だれもが安心して自転車を利用できる環境を整備します。	さくら通りや大学通りなど、既存の自転車走行空間との調和を図りながら、自転車利用者が安全で快適に通行できる自転車走行空間の整備を推進します。 民間事業者との連携・協働の下、「国上市自転車駐車場整備計画」に基づき自転車駐車場の整備を推進するとともに、放置自転車対策の強化を図ります。
3	地域交通体系の充実	市内の交通不便地域を解消し、だれもが使いやすい公共交通の確保・拡充を目指します。	利用者ニーズ及び費用対効果を十分に勘案しながら、コミュニティバス「くにっこ」を含め市内公共交通機関(民間路線バス、タクシーを含む)の充実を図ります。 今後、増加すると見込まれる高齢者やしょうがいしゃの移動手段を確保するため、福祉的な交通の充実を図ります。
4			

3 総事業費・指標等の実績推移と目標値、実績状況把握

		単位	数値区分	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	目標達成度			
対象指標	ア	人	見込み値										達成・未達成	前年度比較		
			実績値	74,546	75,054	75,466										
	イ	人	見込み値													
			実績値	26,588	26,588	26,588										
	ウ	人	見込み値													
			実績値	9,240	9,240	9,240										
	エ	km ²	見込み値		8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15				
			実績値	8.15	8.15	8.15										
成果指標	展開方向1	ア	件	成り行き値									未達成	低下		
				目標値	210	208	205	203	200	198	195	193			190	
				実績値	221	228	240									
					基本計画における指標の説明又は出典元		国立市内の事故発生件数の報告									
					成り行き値											
					目標値											
					実績値											
					基本計画における指標の説明又は出典元											
	展開方向2	ア	人	成り行き値										達成	向上	
				目標値	200	175	150	125	100	75	50	25	0			
				実績値	517	412	0									
					基本計画における指標の説明又は出典元		自転車駐車場のキャンセル待ち人数									
展開方向3	イ	台	成り行き値										達成	向上		
			目標値	120	115	110	105	100	95	90	85	80				
			実績値	81	49	36										
				基本計画における指標の説明又は出典元		1日当たりの放置自転車調査台数										
展開方向3	ア	人	成り行き値										未達成	低下		
			目標値	270,000	273,750	277,500	281,250	285,000	288,750	292,500	296,250	300,000				
			実績値	279,334	278,160	272,844										
				基本計画における指標の説明又は出典元		コミュニティバス「くにっこ」の年間乗車人員										
展開方向3	イ	%	成り行き値										未達成	低下		
			目標値			65.0	67.5	70.0	72.5	75.0	77.5	80.0				
			実績値		61.6	53.5										
				基本計画における指標の説明又は出典元		国立市市民意識調査										
展開方向3	ウ	%	成り行き値										未達成	維持		
			目標値	30.0	29.0	28.0	26.0	25.0	24.0	23.0	21.0	20.0				
			実績値	31.3	31.1	31.5										
				基本計画における指標の説明又は出典元		国立市市民意識調査										
				成り行き値												
				目標値												
				実績値												
				基本計画における指標の説明又は出典元												
事務事業数				本数	18	15										
施策コスト	事業費	財源内訳	国庫支出金	千円	116,400											
			都道府県支出金	千円	223,007	30,307										
			地方債	千円												
			その他	千円	132,712	279,552										
			一般財源	千円	599,203	-113,297										
			事業費計(A)	千円	1,071,322	196,562	0	0	0	0	0	0	0	0		
			延べ業務時間	時間	12,587	9,160										
			人件費計(B)	千円	50,240	32,390										
トータルコスト(A)+(B)				千円	1,121,562	228,952	0	0	0	0	0	0				

4 施策の成果実績値に対する評価

(1) 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

(2) 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

自転車駐車場の拡充整備に伴い、定期利用者のキャンセル待ちが無くなり、放置自転車が減少した。

高齢者の事故や自転車に関わる交通事故の割合が全国的に高くなってきている。また、高齢化に伴い、従来の路線バスやコミュニティバスなどの定時定路線型の乗合交通だけでは、対応が難しくなり、個別輸送の福祉交通の需要が多くなってきていると考える。

5 施策の現状 必要に応じて展開方向ごとに記載

(1) 施策を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどう変化しているか？

展開方向1「交通安全対策の推進」
交通安全対策基本法に基づき、平成28年度に国、東京都は交通安全計画の改定を行い、総合的かつ計画的に交通安全対策の推進を行っている。市では、小学校、立川警察署と連携し通学路の合同点検を実施し、交通安全対策審議委員会にて、更なる交通安全対策の検討を行っている。また、高齢者や自転車に関係する交通事故の割合が高いことから交通安全の啓蒙活動の推進を行っている。また、交通事故死亡者が平成29年度から増加に転じている。

展開方向2「自転車の安全利用の推進」
国は、平成24年に策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成28年7月に改定し、平成28年12月に「自転車活用推進法」を制定した。これにより、自転車ネットワークの推進及び国、自治体の責務を明確し、自転車の安全利用、駐輪対策、利用環境の改善など総合的に施策を進めていることである。市では、自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討や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、自転車対策審議委員会を設置し検討・協議を行っている。

展開方向3「地域交通体系の充実」
平成25年12月に「交通政策基本法」が制定され、それに伴う交通政策基本計画が策定され、人口急減、少子化、超高齢化という課題に対応した交通施策について、平成26年度から平成32年度までの計画期間で、施策の推進を行っている。また、平成29年3月から国土交通省では、高齢者の移動手段の確保に関する検討会を設置し、検討を行っている。市では、平成28年度末でコミュニティワゴン試行運行の青柳ルートを除く、3ルートを休止し、新たな交通システムであるデマンド型交通の導入事業化調査を行い、試行運行に向け検討を行っている。また、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29年3月に福祉交通充実のための取組方針を策定し、庁内、関係機関等と具体的な施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？

通学路の交通安全対策の要望がある。
生活道路での交通安全対策の要望がある。
駅ホームドアの設置の要望がある。
自転車安全利用のマナーアップの要望がある。
国立駅南口東地域への自転車駐車場整備及び違法駐輪対策、夜間撤去の実施要望がある。
自転車走行環境の整備の要望がある。
谷保地域の狭隘道路が多い不便地域にも、コミュニティバス運行の要望がある。
福祉有償運送等移動困難者施策の充実の要望がある。

6 29年度の評価結果 必要に応じて展開方向ごとに記載

(1) 施策の取組状況

29年度の取組状況	30年度の取組予定
<p>展開方向1「交通安全対策の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全対策審議会による交通安全対策の検討・協議を行った。 学校、立川警察署と協働で、通学路点検、自転車安全運転講習、第2中学校でスクエアストレート方式による自転車安全講習及び一般向けの自転車シミュレーション及び市民まつりでのスクエアストレート方式による交通安全教育を実施した。 <p>展開方向2「自転車の安全利用の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車対策審議委員会を開催し、高架下自転車駐車場利用料金等見直し利用促進を図った。自転車ネットワークの検討、自転車安全利用促進条例の見直し検討を行った。 新国立駅南第1自転車駐車場の運用開始及び既設国立駅南第1自転車駐車場解体工事が完了した。 <p>展開方向3「地域交通体系の充実」</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議で、コミュニティワゴン青柳ルートの評価、改善を行い試行運行を継続した。 コミュニティワゴン試行運行休休地区の新たな交通システムの検討し、デマンド型交通の導入事業化調査を実施した。 国立市単独の福祉有償運送運営協議会を設置し、「福祉交通充実のための取組方針」に基づくアクションプラン検討を行い、福祉有償を含めた福祉交通充実に取り組んだ。 	<p>展開方向1「交通安全対策の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全対策審議会により交通安全計画策定を検討・協議する。 小中学校の自転車安全教育を立川警察署と協働で実施。また、一般向けの自転車シミュレーション及びスクエアストレート方式による交通安全教育を実施する。 <p>展開方向2「自転車の安全利用の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車対策審議委員会を開催し、自転車ネットワークを検討及び放置禁止区域などの見直し検討を行う。 民間主導によるコミュニティサイクルの実証実験を行う。 <p>展開方向3「地域交通体系の充実」</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議で、コミュニティワゴン青柳ルートの評価、改善を行い本格運行の検討を行う。 南部地域の交通不便地域を対象に、デマンド型交通の試行運行実施に向けた条件整備を行う。 一橋大学との共同による福祉有償の需要調査を実施し、福祉有償運送運営協議会で検討を行い、福祉有償を含めた福祉交通充実に取り組む。

(2) 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) 必要に応じて展開方向ごとに記載

総合基本計画及び29年度行政経営方針に照らして評価する

展開方向1「交通安全対策の推進」
立川警察署と協力し、市民まつりにおいて初めて一般向けのスクエアストレート方式による交通安全教室を実施したところ、300人ほどの来場があり、市民への交通安全の啓発につながった。更なる啓発に向けて今後も継続実施する。また、高齢者や通学路の交通安全対策などの更なる強化のために交通安全計画を策定する。

展開方向2「自転車の安全利用の推進」
新国立駅南第1自転車駐車場の運用開始に伴い駐輪場のキャンセル待ちが解消され、市民の利便性が向上した。自転車ナビマークの設置個所にマナー向上効果が認められるが、今後計画的な設置の検討が必要である。コミュニティサイクルの導入支援や民間自転車駐車場整備支援の検討及び自転車ネットワーク計画の策定が必要である。

展開方向3「地域交通体系の充実」
コミュニティワゴン青柳ルートには一定の需要が確認され、地域の高齢者等の移動支援に寄与していることが把握できた。その一方で、南部地域の交通不便地域へのデマンド型交通システムの導入が急がれる。また、高齢者、しょうがいしゃや単独では公共交通を利用できない移動制約者の移動支援の拡充検討が必要である。国立市単独で福祉有償運送運営協議会を設置したことで、市内福祉交通の方向性を検討する体制の充実が図られた。

7 施策の課題・今後の方向性 必要に応じて展開方向ごとに記載

(1) 31年度の取組方針

- 計画的に交通安全対策を推進するため、交通安全計画を策定し、計画の推進組織を設置する。
- 自転車の走行環境空間の整備や自転車活用推進を図るため、自転車ネットワーク計画を策定する。
- コミュニティワゴン試行運行に代わるデマンド型交通の試行運行を実施する。
- 高齢者、しょうがいしゃや単独では公共交通を利用できない移動制約者の移動支援の拡充を図る。
- 一橋大学との共同による福祉有償の需要調査を引き続き実施する。

(2) 中期的な取組方針

- 平成31年度策定予定の交通安全計画に基づき、高齢者、幼児連れ親子の歩行・自転車安全運転など交通安全教育を充実する。
- 平成31年度策定予定の自転車ネットワーク計画に基づき、自転車活用事業の推進・自転車走行環境空間の改善を行う。
- 現在自転車駐車場がない国立駅南口東地域への自転車駐車場の設置を支援する。
- 地域交通の充実、福祉交通の推進に取り組む。