

施策マネジメントシート

基本施策名	20 交通環境の整備	施策 統括課	道路交通課	氏名	中村徹
政策名	7 都市基盤	主な 関係課			

1 施策の目的と指標

① 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

③ 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

② 施策の目的

だれもが安全で安心して移動できるとともに、超高齢社会を支え、利用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。

④ 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
	イ	
2	ア 自転車通行環境整備延長	km
	イ 自転車乗用中の事故数	人
3	ア コミュニティバス「くにつこ」の年間乗車人員	人
	イ コミュニティワゴン「あおやぎっこ」の年間乗車人員	人
	ウ 福祉的な交通施策に満足している市民の割合	%
	エ 公共交通に満足している市民の割合	%

2 第2次基本計画期間(令和2～令和9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、交通事故のない安心で安全なまちを目指して整備を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小学校・中学校の児童・生徒から高齢者まで交通安全の意識を高め、安全な行動・運転を心がけてもらうため、交通安全意識の啓発を強化します。 ◆ 市民が安心して外出できるようにするため、道路・交通環境の整備を推進します。 ◆ 円滑な交通の流れを確保し、交通事故を防止するため、地域の実情や交通量等を勘案した上で、警察と連携して取り締まりや交通規制を強化します。 ◆ 事故の発生を未然に防ぎ、市民の安全を確保するため、道路・交通環境の点検を定期的に行い、点検結果に基づいた事故防止対策を進めていきます。 ◆ 高齢者、しょうがいしゃを含む多くの駅利用者が安全に鉄道利用できるよう、鉄道事業者と協力してホームドア整備等のバリアフリー化や安全対策を促進します。
2 自転車の安全利用の推進	子どもから高齢者まで、だれもが安全で、安心して自転車を利用できる環境を整備します。	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 歩行者、自転車、自動車が道路を安全に通行するため、自転車通行環境を整備します。 ◆ 自転車利用者へ利用ルールを徹底を図るとともに、自転車とすれ違う歩行者、自動車などの道路利用者へも、関係機関等と連携し、啓発活動を行い自転車利用者の交通ルールの遵守意識の醸成を図ります。 ◆ 自転車の安全性、快適性の向上や健康・環境などの地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を図ります。
3 多様な地域交通サービスの充実	公共交通をはじめとするだれもが使いやすい多様な地域交通の充実を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 公共交通を便利に利用できるようにするため、駅や駅周辺地域へのアクセスを強化します。 ◆ 移動制約者や移動困難者など超高齢社会を支えるため、安全で安心して移動できるモビリティ確保に取り組みます。
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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R9年度	目標達成度			
対象指標	ア	人	見込み値								76,098	76,106	75,972	達成・未達成	前年度比較	
			実績値	75,054	75,466	75,932	75,984	76,282	76,423							
	イ	人	見込み値													
			実績値	30,262	30,262	30,262	30,262	30,262	30,262							
ウ	人	見込み値														
		実績値	4,918	4,918	4,918	4,918	4,918	4,918								
エ	km ²	見込み値									8.15	8.15	8.15			
		実績値	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15								
成果指標	展開方向1	ア	件	成り行き値										達成	向上	
				目標値	208	205	203	200	198	197	196	195	165			
				実績値	228	240	247	244	195	169						
	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											
	イ	人	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	km	成り行き値								1.5	1.5	未達成	向上	
				目標値				2.8	4.5	6.1	7.8	9.5	未定			
				実績値			1.1	1.5	2.7	5.0						
	基本計画における指標の説明又は出典元				整備実績											
イ	人	成り行き値											達成	低下		
		目標値				105	99	94	88	82	58					
		実績値			111	107	78	87								
基本計画における指標の説明又は出典元				自転車乗用中の事故												
展開方向3	ア	人	成り行き値										未達成	向上		
			目標値	273,750	277,500	281,250	285,000	287,600	289,400	291,200	293,000	300,000				
			実績値	278,160	272,844	283,957	277,213	198,864	219,675							
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「くにつこ」の年間乗車人員												
イ	人	成り行き値											未達成	向上		
		目標値				20,120	20,340	20,560	20,780	21,000	22,000					
		実績値	15,573	18,355	19,875	18,928	15,675	17,283								
基本計画における指標の説明又は出典元				コミュニティワゴン「あおやぎっこ」の年間乗車人員												
ウ	%	成り行き値											未達成	低下		
		目標値				57.8	59.9	62.1	64.2	66.3	70.0					
		実績値	61.6	53.5	55.7	56.4	62.4	56.1								
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												
エ	%	成り行き値					67.8	69.2	70.7	72.1			未達成	向上		
		目標値				67.8	69.2	70.7	72.1	73.6	80.0					
		実績値	65.6	65.6	66.3	61.6	62.5	66.9								
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												
事務事業数		本数		18	15	10										
施策コスト	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	171,081										
	事業費計(A)	千円	1,071,322	196,562	171,081	0	0	0	0	0	0	0				
	人件費	延べ業務時間	時間	12,587	9,160	5,810										
	人件費計(B)	千円	50,240	32,390	21,630											
トータルコスト(A)+(B)		千円	1,121,562	228,952	192,711	0	0	0	0	0	0	0				

4 施策の成果指標実績値に対する評価

(1) 施策全体の成果実績目標達成度 A(高度に達成)～E(ほぼ未達成)

C:一部の成果指標について目標を達成した

(2) 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

(3) 上記(1)(2)の理由・背景として考えられること(数値で表せない定性的評価もあれば記載する)

令和2年度から引き続き新型コロナウイルス感染症感染拡大防止のため、外出抑制の影響から車利用者が減っていることから全国的に交通事故の件数が減っている。また、令和2年度と比較して、公共交通の利用者数も戻りつつあり、コミュニティバス・ワゴンの利用者数もコロナ禍以前に比べるとまだ少ないが、満足度は向上している。福祉的な交通施策では、福祉有償運送を含めた福祉交通に関して、通院等で一定の時間に予約が集中するため、利用がしづらい状況が影響し、満足度が下がったと考えられる。

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?

<p>①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。令和元年11月に「国立市交通安全計画」を策定し、総合的な交通安全施策を推進している。</p> <p>②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にし、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ところである。市では、自転車安全利用促進の検討や自転車通行環境空間の整備などを旨とし、自転車対策審議会を設置し検討・協議を行い、令和元年11月に「国立市自転車安全利用促進計画」を策定した。</p> <p>③展開方向3「多様な地域交通サービスの充実」 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、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、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を検討し、平成30年度から継続的に一橋大学と連携し、福祉的交通の需要調査・分析を行っている。令和元年11月に福祉交通を考えるシンポジウムを一橋大学と協働で開催した。</p>

(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?

<p>①通学路の交通安全対策の要望がある。②生活道路での交通安全対策の要望があり、特に交差点での対策の要望が多い。 ③駅ホームドアの設置の要望がある。④自転車安全利用のマナーアップの要望がある。⑤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。⑥自転車通行環境の整備の要望がある。⑦谷保地域の狭隘道路が多い不便地域にも、定時定路線のバス運行の要望がある。⑧福祉有償運送等移動困難者施策の充実の要望がある。</p>
--

(3) この施策に関して他自治体の取組状況と比較して国立市の取組状況はどうか?

<p>・自転車通行環境の整備計画と合わせて交通安全対策を行うなど、多摩地域26市の自治体と比較して進んでいる方である。 ・福祉という観点から交通施策を考える取り組みは、全国的に見ても稀であることから、先駆的な取り組みであると考え。</p>

(4) 施策の具体的な取組状況

3年度の取組状況	4年度の取組予定
<p>①展開方向1「交通安全対策の推進」 ・交通安全審議会の会長と立川警察の方を講師に招き、交通安全講習会を実施した。 ・小学校の自転車安全教室、通学路点検、中学校でスクエアードストリートを実施した。 ・道路区画線、道路反射鏡、LED街路灯等の整備、修繕を行った。</p> <p>②展開方向2「自転車の安全利用の推進」 ・自転車安全利用促進計画に基づき、自転車通行環境整備のためナビマーク・ナビラインを路線延長で約1.8km設置した。 ・都市計画道路3・4・10号線の残地を活用して民間事業者に一時貸駐輪場として貸し出した。</p> <p>③展開方向3「多様な地域交通サービスの充実」 ・引き続き一橋大学との提携による福祉的交通の需要調査(パネル調査)・分析を大学が2回、市が1回実施した。 ・プロジェクトチームを設置して、地域公共交通では移送が難しい人を対象に、交通の視点から福祉施策として、将来必要とする生活交通を調査・分析し、「国立市福祉交通支援基本方針」を策定した。</p>	<p>①展開方向1「交通安全対策の推進」 ・交通に関する専門家を講師に招き、特定の年齢層をターゲットにした交通安全講習会を実施する。 ・小学校の自転車安全教室、通学路点検、中学校でスクエアードストリートを実施する。 ・道路区画線、道路反射鏡、LED街路灯等の整備、修繕を行う。 ・谷保駅ホームドア設置に関して協定書を締結し、JRに設置費用の補助を行う。</p> <p>②展開方向2「自転車の安全利用の推進」 ・自転車安全利用促進計画に基づき、自転車通行環境整備のためナビマーク・ナビラインを設置する。 ・大学通りの歩道を走行する自転車の数を調査し、対策を検討する。</p> <p>③展開方向3「多様な地域交通サービスの充実」 ・引き続き一橋大学との提携による福祉的交通の需要調査(パネル調査)・分析を大学が2回、市が1回実施する。 ・福祉有償運送を実施する事業者を増やすため、市内のNPO法人等にPRを行う。</p>

6 3年度の評価結果 ※必要に応じて展開方向ごとに記載

(1) 施策の全体総括(成果実績やコスト、見直しを要する事務事業等) ※基本的に展開方向ごとに記載

総合基本計画に照らして評価する(目的達成のための事務事業が適切か、事務事業の実施方法は適切か)

○成果実績
①展開方向1「交通安全対策の推進」 ・交通安全計画の事故件数目標値をクリアした。
②展開方向2「自転車の安全利用の推進」 ・自転車安全利用促進計画に基づき、自転車通行環境整備や安全推進活動が計画的にできるようになった。 ・コロナ禍でもコミュニティサイクルの利用者が増加している。
③展開方向3「多様な地域交通サービスの充実」 ・コミュニティバス・コミュニティワゴンが地域交通として定着してきている。 ・利用しやすくなったことから福祉有償運送利用者が増えている。

○改善余地のある事項・課題等
①展開方向1「交通安全対策の推進」 ・教育委員会が進める石神道のスクールゾーン化について、交通対策を進める必要がある。
②展開方向2「自転車の安全利用の推進」 ・国立駅周辺の一時的自転車駐車場不足が懸念される。 ・放置自転車引取り件数の促進及び中央線高架下自転車駐車場の有効利用が課題である。 ・コミュニティサイクルの広域的なポートの設置が課題である。
③展開方向3「多様な地域交通サービスの充実」 ・福祉有償運送の利用が多く、特定の時間で予約が取りづらいことがある。 ・市全体での将来的な移動サービスを検討する必要がある。

(2) 施策の3年度における総合評価

B	<p>成果実績数値の評価(A~E)に、4(3)及び6(1)の定性的要素を加味した評価</p> <p>A:目標とする成果を挙げており、社会的要請にも十分応えられている。</p> <p>B:一定の成果を挙げているが、向上・改善の余地がある。</p> <p>C:成果向上のため、一層の努力が求められる。</p> <p>D:成果に乏しく、改善が急務である。事業の一部に見直しが必要である。</p> <p>E:現状の事業では施策の目的を達成することが困難であるため、抜本的な見直しを要する。</p>
----------	--

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) 5年度の取組方針

①展開方向1「交通安全対策の推進」 ・交通安全計画に基づき、交通安全対策及び啓蒙活動を立川警察署や交通安全協会、学校関係者等と協力し実施する。 ・通学路点検等で指摘を受けた危険箇所について、対策を講じる。 ・交通安全計画推進事業として道路区画線、道路反射鏡、LED街路灯等の整備、修繕を行う。
②展開方向2「自転車の安全利用の推進」 ・自転車安全利用促進計画に基づき、自転車通行環境整備を実施する。 ・民間主導によるコミュニティサイクルの広域化を検討する。
③展開方向3「多様な地域交通サービスの充実」 ・引き続き一橋大学との提携による福祉的交通の需要調査(パネル調査)・分析を行い、福祉交通の施策の検討を行う。 ・国立市地域交通計画の改定を行う。

(2) 中期的な取組方針(概ね実施計画期間を想定)

<p>・交通安全計画に基づき、子どもから高齢者まで、年齢層に合わせた交通安全教育や交通ルール遵守の徹底、交通安全対策を推進する。</p> <p>・自転車安全利用促進計画に基づき、自転車活用事業の推進及び自転車通行環境の改善を行う。</p> <p>・地域交通の充実、福祉交通の推進に取り組む。</p>
