

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ふ市民の割合(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ふ市民の割合(市外)	%
ウ 自転車での移動が便利だと思ふ市民の割合	%
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ふ市民の割合	%
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	自転車駐車場を拡充します。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		76,000	
	イ	人	見込み値 実績値	(H17)25387			25,387	25,387	(H22) 26,588			
	ウ	人	見込み値 実績値	(H17)10177			10,177	10,177	(H22) 9,240			
	エ	km ²	見込み値 実績値	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
			目標値				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			
	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ふと答えた人の割合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
			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			
	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ふと答えた人の割合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
			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			
	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	
		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					
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	
		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					
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	件	成り行き値				330	330	330	330	330	330	
		目標値				300	300	300	300	300	300	
		実績値	403	362	334	336	302	328				
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。									

事務事業数		本数	12	12	12	10	12	12			
施策コスト	事業費	国庫支出金	千円			14,973		0			
		都道府県支出金	千円	2,899	45	24	45	1,145	4		
		地方債	千円					0			
		その他	千円					100,979			
		一般財源	千円	193,877	233,181	220,046	202,648	124,316	171,272		
		事業費計(A)	千円	196,776	233,226	235,043	202,693	226,440	171,276	0	0
人件費	延べ業務時間	時間	7,700	9,000	9,000	8,800	8,740	10,340			
	人件費計(B)	千円	38,500	39,750	39,750	38,750	38,660	43,230			
トータルコスト(A)+(B)		千円	235,276	272,976	274,793	241,443	265,100	214,506	0	0	0

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)はどう変化しているか?

今後、高齢化に伴った移動困難者の増加が見込まれ、移動困難者への対応が求められている。放置自転車台数は横ばいであるが、駅周辺には違法駐輪が多く、特に夜間に放置される自転車が多いため歩行環境の悪化が指摘されている。また、通勤通学者が主に利用する定期利用者への自転車駐輪場が国立駅周辺などに足りない状況であるため、中央線連続立体交差事業の進捗に伴い高架下の自転車駐輪場整備が急がれている。交通安全については、通学路の事故をうけ国土交通省、文部科学省、警察庁が連携し、平成24年度に通学路の緊急合同点検及び対策を実施した。

(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?

コミュニティバスの運行回数を増やしてほしい。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。東地域にもコミュニティバスを運行してほしい。自転車駐輪場の増設及び違法駐輪対策、夜間撤去の実施要望。交通安全施設の充実及び整備。(仮称)総合交通計画の策定。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の要望がある。国立駅北口第2駐輪場の負担金の見直しの要望

5 24年度の評価結果

(1) 24年度行政経営方針の取組状況

24年度行政経営方針	取組状況
高齢化社会の進行に伴い、移動困難者の増加が見込まれる中、公共交通機関、自転車、徒歩といった交通体系の整理と再構築を行うべく、(仮称)総合交通計画を策定し、この中でコミュニティバス「くにっこ」についても方向性を明確化させていく。 また、放置自転車は年々減少しているが、JR国立駅前付近等はいまだ課題となっている。中央線連続立体交差事業の進捗にあわせ、自転車駐輪場の整備・統廃合を行っていく。	地域交通計画((仮称)総合交通計画)の策定のため、地域交通計画策定庁内検討委員会を5回開催し、検討した。 地域公共交通会議を2回実施及びコミュニティバス庁内検討委員会を1回開催し、検討した。 3人乗り電動自転車レンタル事業は平成23年1月より継続実施し、平成24年12月に終了した。(台数30台) 駅周辺の放置自転車の撤去業務及び自転車駐輪場の整理・指導を行った。 谷保駅バリアフリー化事業についてJRと協議を行い、調査・基本設計業務を委託した。 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

成果指標目標値達成度(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ふ市民の割合(市内)】
 24年度目標値を達成 未達成 (23年度実績値と比較し成果向上・維持 23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ふ市民の割合(市外)】
 24年度目標値を達成 未達成 (23年度実績値と比較し成果向上・維持 23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ふ市民の割合】
 24年度目標値を達成 未達成 (23年度実績値と比較し成果向上・維持 23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(駅かバス停まで200m以上の地域)の面積】
 24年度目標値を達成 未達成 (23年度実績値と比較し成果向上・維持 23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できると答えた市民の割合】
 24年度目標値を達成 未達成 (23年度実績値と比較し成果向上・維持 23年度実績値と比較し成果低下)

成果指標カ 【交通事故件数】
 24年度目標値を達成 未達成 (23年度実績値と比較し成果向上・維持 23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)
 C:成果はほとんど変わらない(横ばい状態)

他自治体との成果の比較 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
 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社あることから移動しやすいと推測される。
 ウについては、(各店舗における)駐輪場、自転車駐輪場の不足や自転車利用者の通行環境が整備されていない。
 エについては、コミュニティバス新規ルートの未着手及び民間事業者の新規ルートの計画がない。
 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開発地域周辺道路での道路安全施設の未整備箇所があるものと推測される。
 カについては、昨年に比べ事故件数が増えているが、死亡事故などは減少していることから一定の成果があったものと思われる。
 については、大きな事業の見直しや新規事業などがなく、社会状況も一定の環境で推移しているものと思われる。
 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乗客数は微増となり、ルートの見直しのための交通会議を設置できた。放置自転車台数は、ほぼ同水準での推移である。3人乗り自転車レンタル事業については、事業を終了した。市財政健全化のため、26市に比較して低料金である自転車駐輪場使用料の見直しを行った。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。谷保駅バリアフリー化事業については、JRと協議を行い、調査・基本設計業務を委託した。

6 施策の課題・今後の方向性

- ・地域交通計画((仮称)総合交通計画)の策定
- ・コミュニティバスの抜本的見直し
- ・高齢化に伴う移動困難者の支援の検討
- ・交通安全施設などの低コスト・省エネ資器材導入のための設置基準や維持管理計画の検討
- ・谷保駅バリアフリー化事業の継続
- ・自転車駐輪場の増設及び違法駐輪対策並びに保管場所増設の検討
- ・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
- ・3人乗り自転車レンタル事業は、需要がまだあるので、今後子育て支援策として実施方法等を検討していく必要がある