

令和元年度 基本施策評価シート

作成日 令和元年5月31日

| | | | |
|------------------|----------------------------|-------------------------|-------|
| 基本施策 | E7 道路・交通の円滑化を図ります | | |
| 施策の目的 (対象と意図) | 対 象 | 意 図 | |
| | 市民が | 道路や公共交通機関を安全で快適に利用している。 | |
| 基本施策主管課名 | 土木企画課 | 所属長名 | 長瀬 雅彦 |
| 関係課名 | 土木建設課、都市計画課、長崎駅周辺整備室、環境政策課 | | |

基本施策の評価

Bc 目標をほぼ達成しているものの、目的達成に向けた課題の克服などがやや遅れている

判断理由

【基本施策の成果指標の目標における評価】

・基本施策の成果指標のすべてが95%以上の目標達成率となったことから、「B」とする。

【基本施策の目標達成に向けての評価】

・個別施策の成果指標4つのうち、100%以上の目標達成率が1つと半数以下で、目標達成率が95%未満の低いものもあるため「c」とする。

【評価判断に至った成果・効果及び問題点・その要因】

(1)「良好な道路ネットワークの形成(E7-1)」

・九州横断自動車道長崎大分線のうち、長崎芒塚インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジ間については平成31年3月に新たな車線(Ⅱ期線)が2車線で完成し、現在、6月末を目標に、既存車線(Ⅰ期線)の改良工事(リフレッシュ工事)が進められている。また、長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間については令和3年度中の4車線化に向け、事業の進捗が図られている。

・長崎外環状線(新戸町～江川町工区)については、平成28年度に事業着手され、新戸町インターチェンジ部において用地取得・一部工事が実施されるなど、進捗が図られている。

・地域高規格道路西彼杵道路については時津工区が事業化され、令和4年度の完成を目指し事業の進捗が図られている。

・国道34号新日見トンネルについては、平成29年12月に工事着手され、平成31年3月には令和2年度の開通見通しが示されるなど事業進捗が図られている。

・その他、国道499号(栄上工区、岳路工区)や都市計画道路滑石町線等の改良事業や、補助幹線道路である江平浜平線や虹が丘町西町1号線などにおいても概ね事業の進捗が図られている。

・JR長崎本線連続立体交差事業の早期完成に向け、国や県に対して要望を行うなど、既存道路の安全性・快適性の向上に向けた進捗が図られている。

・個別施策評価指標3つのうち、2つの指標において100%未満の達成率となっているが、平成30年度も事業は着実に進捗しており、令和元年度も引き続き事業進捗を図る必要がある。

(2)「公共交通の利便向上と確保(E7-2)」

・バス空白地域などでのコミュニティバスやデマンド交通の運行や、離島航路の維持などによる公共交通機関の維持が図られた。

・新大工町電停において平成30年度に横断歩道設置によるバリアフリー化が図られたことや、市民主体によるノーマイカー運動の実施など、公共交通機関の利便性向上と利用促進が図られた。

・個別施策評価指標において達成率が100%未満で微減傾向にあるが、令和元年度も引き続き事業を推進し目標値を達成できるよう取り組む必要がある。

成果指標

※「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標

| 指標名 | 基準値 (時期) | 区分 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
|---|-----------------|-------|-------|--------|--------|------|------|
| 主要地点間の通勤時間 帯の旅行時間 (野母崎～中央橋) | 65分 (27年度) | ↓ 目標値 | 64.0 | 63.0 | 62.0 | 61.0 | 60.0 |
| | | 実績値 | 65.0 | 60.0 | 58.0 | | |
| | | 達成率 | 98.4% | 104.8% | 106.5% | | |
| 公共交通機関が利用し やすいと感じる市民の 割合(市民アンケート) ※2 | 79.0% (26年度) | ↑ 目標値 | 80.0 | 80.0 | 80.0 | 80.0 | 80.0 |
| | | 実績値 | 76.7 | 74.3 | 77.2 | | |
| | | 達成率 | 95.9% | 92.9% | 96.5% | | |
| 【補助代替指標】 公共交通機関が利用し やすいと感じる市民の 割合(市民アンケート) | 66.7% (28年度) | ↑ 目標値 | | 67.0 | 67.0 | 67.0 | 67.0 |
| | | 実績値 | 66.7 | 64.7 | 63.7 | | |
| | | 達成率 | | 96.6% | 95.1% | | |

※2 市民意識調査有効回答のうち、日常の主な移動手段にバス、タクシー、路面電車、鉄道(JR)を利用すると回答した方のうち公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

今後の取組方針

- (1) 良好な道路ネットワークを形成するため、広域幹線道路である九州横断自動車道長崎大分線の完全4車線化、長崎南北幹線道路、西彼杵道路、長崎外環状線並びに幹線道路である国道34号、国道499号、国道202号、主要地方道野母崎宿線や都市計画道路滑石町線等について、事業中区間の早期完成及び未整備区間の早期事業化に向け、国や県に対して要望を行うとともに、中川鳴滝3号線や新地町稲田町線などの補助幹線道路、さらには、JR長崎本線連続立体交差事業の整備を推進する。
- (2) 都市計画マスタープランで示す将来都市構造「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向け、将来を見据えた持続可能な公共交通に関する「公共交通総合計画」の策定を関係事業者等と協議・調整を図りながら進めていく。併せて、公共交通の利便性や安全性の向上を図るため、コミュニティバスや乗合タクシー、離島航路について、利用実態等を踏まえるとともに、関係者と協議・調整を図りながら効率的な運行(運航)について検討し、路線や航路の維持に努める。
- (3) 諏訪神社前電停や長崎駅前電停のバリアフリー化については、早期実現に向け、引き続き、地元や関係機関と協議・調整を図る。
- (4) 国や県、関係団体との連携を深め、公共交通機関への乗り換えを促すノーマイカー運動の推進に努める。

二次評価(施策評価会議による評価)

- 基本施策の評価「Bc」については、所管評価のとおり。
- 個別施策E7-2の「問題点とその要因」の「広域的な交通対策が求められている」について、電停のバリアフリー化との関連性が分かりにくいので、説明を追加すること。

令和元年度 個別施策評価シート

| | | | | | |
|------------------|------------------------|------------------------|-------|--|--|
| 個別施策 | E7-1 良好な道路ネットワークを形成します | | | | |
| 施策の目的 (対象と意図) | 対 象 | 意 図 | | | |
| | 市民が | 目的地まで迅速かつ安全・快適に移動している。 | | | |
| 個別施策主管課名 | 土木企画課 | 所属長名 | 長瀬 雅彦 | | |

平成30年度 of 取組概要

- ①広域幹線道路網の整備促進
- ・九州横断自動車道長崎大分線のうち、暫定2車線区間である長崎インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジ間の完全4車線化の早期完成に向け、国等に対して積極的に要望を行った。
 - ・地域高規格道路 長崎南北幹線道路及び西彼杵道路の早期整備に向け、国や県に対して道路の早期建設を強力に促進することを目的に、地方公共団体や関係団体で設立した期成会を中心に要望を行った。
- ②幹線道路網の整備促進
- ・国道34号日見バイパスのうち、唯一暫定2車線区間である新日見トンネルの4車線化の早期完成に向け、国等に対して道路の早期建設を強力に促進することを目的に、本市と関係団体で設立した協議会での要望に加え、県と市が合同で要望を行うなど、積極的に働きかけを行った。
 - ・国道34号(新日見トンネル)、国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)、国道202号(福田地区)等の早期整備に向け、県や県議会に対して本市と関係団体で構成される協議会を中心に要望を行った。
 - ・都市計画道路滑石町線において交差点協議を実施し、並行して進めている大井手川改修事業も継続して進めた。
- ③補助幹線道路の整備
- ・江平浜平線、中川鳴滝3号線、虹が丘町西町1号線及び新地町福田町線などの路線について継続して事業を進めた。
- ④既存道路の安全性・快適性の向上
- ・踏切の撤去により交通混雑の解消等が期待される、JR長崎本線連続立体交差事業(県事業)の早期完成に向け、国・県等に対し働きかけを行うとともに、長崎駅周辺地区においては、本市施行の長崎駅周辺土地区画整理事業と工程調整等を行った。

成 果 指 標

※「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標

| 指標名 | 基準値 (時期) | 区 分 | H28 | H29 | H30 | R元 | R2 | |
|--|-----------------|-----|-----|-------|--------|--------|------|-------|
| 主要地点道路混雑度 (大神宮交差点) | 1.48 (26年度) | ↓ | 目標値 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | | | 実績値 | 1.48 | 1.48 | 1.50 | | |
| | | | 達成率 | 52.0% | 52.0% | 50.0% | | |
| 【補助代替指標】 九州横断自動車道長崎 多良見IC～長崎ICの整 備率 | 26.3% (28年度) | ↑ | 目標値 | | 26.3 | 73.5 | 73.8 | 100.0 |
| | | | 実績値 | 26.3 | 26.3 | 73.5 | | |
| | | | 達成率 | | 100.0% | 100.0% | | |
| 【補助代替指標】 補助幹線道路の整備率 | 41.5% (28年度) | ↑ | 目標値 | | 46.0 | 50.0 | 54.0 | 57.0 |
| | | | 実績値 | 41.5 | 45.8 | 47.4 | | |
| | | | 達成率 | | 99.6% | 94.8% | | |

※幹線道路の整備が進むことで、目的地へ迅速に移動でき道路・交通の円滑化が図れると考えられるため補助代替指標を追加した。

※整備率は、土工工事等の完了区間を延長ベースで算出したもの

評価(成果と効果)

| 取組みによる成果 | 5年後にめざす姿に対する効果 |
|---|---|
| <p>①広域幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道長崎大分線について、長崎芒塚インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジ間については平成31年3月に新たな車線(Ⅱ期線)が2車線で完成し、現在、6月末を目標に、既存車線(Ⅰ期線)の改良工事(リフレッシュ工事)が進められている。また、長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間については令和3年度中の4車線化に向け、事業の進捗が図られている。 ・地域高規格道路西彼杵道路(時津工区)について、令和4年度の完成を目指し事業の進捗が図られている。また、未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)は、令和元年度から事業化に向け概略ルート等の検討に着手する方針が示された。 | <ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道長崎大分線・長崎芒塚インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジにおいて新たな車線(Ⅱ期線)が2車線で完成したことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。また、既存車線(Ⅰ期線)の改良工事(リフレッシュ工事)の完了により、安全性・快適性がより担保される。 ・地域高規格道路西彼杵道路(時津工区)において事業の進捗が図られていること、また、未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)において事業化に向けた概略ルート等の検討に着手する方針が示されたことから、今後、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |
| <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道34号について事業進捗が図られ、新日見トンネルは令和2年度の開通見通しが示された。また、新大工・馬町交差点改良では、平成31年2月に新大工町電停において横断歩道設置によるバリアフリー化が図られたほか、同年3月には馬町交差点において右折待ち車両による後続直進車の阻害や急な車線変更などに起因する交通事故の解消などを目的に、車線運用や信号表示の変更などが図られた。 ・国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)、国道202号(福田地区)について、事業の進捗が図られている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道34号新大工・馬町交差点改良により新大工町電停において横断歩道設置によるバリアフリー化が図られたこと、馬町交差点において交通事故の解消などを目的に車線運用や信号表示の変更などが図られたことにより、市民が安全に移動できるようになった。また、新日見トンネルの4車線化が完了すれば、市民がより迅速かつ安全・快適に移動できるようになる。 ・国道499号(栄上・岳路工区)、国道202号(福田地区)において事業進捗が図られており、部分的ではあるが、市民が迅速かつ安全・快適に移動できるようになった。 ・長崎外環状線(新戸町～江川町工区)において事業進捗が図られており、今後、市民が迅速かつ安全・快適に移動できるようになる。 |
| <p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助幹線道路(市道8路線、都市計画道路6路線)の整備を行った。 | <ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の交通混雑が解消されるとともに、移動の迅速性・安全性・快適性の向上が図られた。 |
| <p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR長崎本線連続立体交差事業の高架本体工事や駅舎建築工事等が進められるなど、事業の進捗が図られている。 ・線路の高架化による踏切の撤去に向け、梁川橋踏切の高架橋が完成した。 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業が進捗し、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |

評価(問題点とその要因)

| 5年後にめざす姿に対する問題点 | 問題点の要因 |
|--|--|
| ①広域幹線道路網の整備促進 ・地域高規格道路 長崎南北幹線道路及び西彼杵道路について、整備に時間を要している。 | ・国・県の予算確保や用地交渉等が難航しているため。 |
| ②幹線道路網の整備促進 ・国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)、国道202号(福田地区)等について、整備に時間を要している。 | ・国・県の予算確保や用地交渉等が難航しているため。 |
| ③補助幹線道路の整備 ・現在整備中の多くの路線で事業期間が長期化している。 | ・国の予算確保と用地交渉が難航しているため。 |
| ④既存道路の安全性・快適性の向上 ・長崎駅周辺地区においては、新幹線、JR長崎本線連続立体交差事業及び長崎駅周辺土地区画整理事業の工事が輻輳しており、今後の事業進捗への影響が懸念される。 | ・区内では多くの大型工事が集中しており、施工ヤードや工事用道路の調整が課題となっている。 |

今後の取組方針

| |
|--|
| ①広域幹線道路網の整備促進 ・九州横断自動車道長崎大分線の4車線化については、長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間の早期完成に向け、引き続き、国等に対して県と市が一体となって要望を行う。 ・長崎南北幹線道路については、未着手区間(茂里町～時津町野田郷)の早期事業化、並びに西彼杵道路については、時津工区の早期完成及び未着手区間(西海市西彼町大串郷～時津町日並郷)の早期事業化に向け、引き続き、国や県に対して期成会を中心に要望を行う。 |
| ②幹線道路網の整備促進 ・一般国道499号については、バイパス道路となる長崎外環状線(新戸町～江川町工区)の早期完成に向け、引き続き、県に対して協議会を中心に要望を行う。 ・国道34号日見バイパスについては、新日見トンネルの早期完成に向け、引き続き、国に対して協議会及び県と市が一体となって要望を行う。 ・その他の幹線道路については、事業中区間の早期完成及び未整備区間の早期事業化に向け、引き続き、国や県に対して協議会を中心に要望を行う。 ・計画・構想路線のうち、整備効果の高い路線については、整備促進に向け、国や県と協議を進めるとともに、要望を行う。 |
| ③補助幹線道路の整備 ・予算の選択と集中を図りながら、重点路線を中心に整備を進める。 |
| ④既存道路の安全性・快適性の向上 ・JR長崎本線連続立体交差事業の早期完成を図るため、引き続き、国・県等に対し働きかけを行うとともに、長崎駅周辺地区においては、本市施行の長崎駅周辺土地区画整理事業と十分な調整等を行う。 |

個別施策進行管理事業シート

【個別施策コード：E7-1】

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 平成29年度 | 平成30年度 |
|--------------|---|--------------|---|---|
| 1 | <p>(事業名) 【補助】道路新設改良事業 江平浜平線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(事業目的) 斜面市街地の環境整備に取り組んでいる「江平地区まちづくり」における交通環境及び居住環境の向上を図るとともに、市内幹線道路の交通混雑の緩和を図るため整備を行うものである。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成9～令和5年度 【総事業量】L=2,260m、W=10.0m 【総事業費】3,900,000千円 【事業費累計】2,592,046千円</p> | 実施年度 | 平成9～令和5年度 | |
| | | 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | |
| | | 目標値 | 66.4 % | 71.2 % |
| | | 総事業進捗率 | 65.1 % | 66.5 % |
| | | 達成率 | 98.0 % | 93.4 % |
| | | 決算(見込)額 | 393,363,143 円 | 51,328,416 円 |
| | | 当該年度執行率 | 88.7 % | 21.8 % |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 事業の進捗を客観的に判断できる数値として、総事業費に占める事業費累計の割合を事業進捗率とし、成果指標とした。 当該年度の予算を含めた事業進捗率を目標値とした。 | |
| | | 取組実績、成果・課題等 | <p>(取組実績) 工事L=169.6m、用地買収1165.7㎡、支障物件移設補償5件を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 支障物件移設に期間を要し、工事着手が遅れたことにより、49,885千円を繰り越した。 今後は、工事の進捗を図る。</p> | <p>(取組実績) 工事延長L=90.0m、支障物件移設補償3件を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 新幹線との調整及び関係住民との協議に日数を要したことから、184,357千円を繰り越した。 今後も用地交渉を進め、用地取得と事業期間内の事業進捗を図る。</p> |
| | | 2 | <p>(事業名) 【補助】道路新設改良事業 中川鳴滝3号線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(事業目的) 鳴滝地区の交通環境及び居住環境の向上を図るとともに、市内幹線道路の交通混雑の緩和を図るため整備を行うものである。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成12～令和7年度 【総事業量】L=1,200m、W=10～12m 【総事業費】4,100,000千円 【事業費累計】1,593,999千円</p> | 実施年度 |
| 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | | | |
| 目標値 | 36.7 % | | | 39.0 % |
| 総事業進捗率 | 36.2 % | | | 38.9 % |
| 達成率 | 98.6 % | | | 99.7 % |
| 決算(見込)額 | 28,369,564 円 | | | 111,680,614 円 |
| 当該年度執行率 | 56.9 % | | | 95.9 % |
| 成果指標及び目標値の説明 | 事業の進捗を客観的に判断できる数値として、総事業費に占める事業費累計の割合を事業進捗率とし、成果指標とした。 当該年度の予算を含めた事業進捗率を目標値とした。 | | | |
| 取組実績、成果・課題等 | <p>(取組実績) 用地取得A=144.79㎡を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 用地交渉が難航したことにより、21,492千円を繰り越した。 今後は早急な事業期間内の完成を目指し、用地買収に努め事業の進捗を図る。</p> | | | <p>(取組実績) 用地取得A=6.05㎡、建物補償2件を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 補償交渉が難航したことから、4,812千円を繰り越した。 今後も用地交渉を進め、用地取得と事業進捗を図る。</p> |

個別施策進行管理事業シート

【個別施策コード：E7-1】

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 平成29年度 | 平成30年度 |
|-------------|--|---|--|--------------|
| 3 | <p>(事業名) 【補助】道路新設改良事業 清水町白鳥町1号線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(事業目的) 西町地区の交通環境及び居住環境の向上と、交通量の多いバス路線における安全な歩行者環境を確保するため、整備を行うものである。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成23～令和7年度 【総事業量】L=430m、W=12.0m 【総事業費】1,800,000千円 【事業費累計】870,977千円</p> | 実施年度 | 平成23～令和7年度 | |
| | | 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | |
| | | 目標値 | 47.1 % | 50.9 % |
| | | 総事業進捗率 | 46.6 % | 48.4 % |
| | | 達成率 | 98.9 % | 95.1 % |
| | | 決算(見込)額 | 24,880,281 円 | 31,546,894 円 |
| | | 当該年度執行率 | 75.6 % | 41.1 % |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 事業の進捗を客観的に判断できる数値として、総事業費に占める事業費累計の割合を事業進捗率とし、成果指標とした。当該年度の予算を含めた事業進捗率を目標値とした。 | |
| 取組実績、成果・課題等 | <p>(取組実績) 建物補償1棟及び借家人補償を9件を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 建物補償が順調に進んだため、今後の建物補償及び用地取得の進捗を図る。</p> | <p>(取組実績) 用地取得A=242.3㎡、建物調査4件を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 用地取得が難航したことから、45,273千円を繰り越した。今後も用地交渉を進め、用地取得と事業進捗を図る。</p> | | |
| 4 | <p>(事業名) 【補助】道路新設改良事業 虹が丘町西町1号線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(事業目的) 市道油木町西町線から分岐し、虹が丘町までの道路を新設することにより、幹線道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、市内北西部地区における交通の利便性と防災機能の向上を図るため、整備を行うものである。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成9～令和7年度 【総事業量】L=1,950m、W=10.0m 【総事業費】4,000,000千円 【事業費累計】2,206,055千円</p> | 実施年度 | 平成9年度～令和7年度 | |
| | | 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | |
| | | 目標値 | 54.2 % | 56.4 % |
| | | 総事業進捗率 | 53.6 % | 55.2 % |
| | | 達成率 | 98.9 % | 97.9 % |
| | | 決算(見込)額 | 253,343,760 円 | 61,984,582 円 |
| | | 当該年度執行率 | 91.3 % | 48.4 % |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 事業の進捗を客観的に判断できる数値として、総事業費に占める事業費累計の割合を事業進捗率とし、成果指標とした。当該年度の予算を含めた事業進捗率を目標値とした。 | |
| 取組実績、成果・課題等 | <p>(取組実績) 橋梁上部工工事及び橋梁附帯工事を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 橋梁桁の設置が完了し、引続き舗装と高覧設置の工事に着手し、事業進捗が図れた。</p> | <p>(取組実績) 橋梁検査路工事、舗装工事L=120m及び切土掘削工事V=9,880m3を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 工事施工中に発現した巨石等の対応に時間を要したことから、66,044千円を繰り越した。今後も用地交渉を進め、用地取得と事業期間内の事業進捗を図る。</p> | | |

個別施策進行管理事業シート

【個別施策コード：E7-1】

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 平成29年度 | 平成30年度 |
|-------------|--|---|--|--------------|
| 5 | <p>(事業名) 【補助】都市計画街路整備事業 新地町稲田町線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(事業目的) 十善寺地区の交通環境及び居住環境の向上を図り、唐人屋敷顕在化事業と合わせて商店街など地区の活性化を図るため、道路改良工事を行うもの。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成12～令和4年度 【総事業量】L=400m、W=15.0m 【総事業費】4,100,000千円 【事業費累計】3,099,275千円</p> | 実施年度 | 平成12～令和4年度 | |
| | | 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | |
| | | 目標値 | 74.0 % | 78.3 % |
| | | 総事業進捗率 | 73.5 % | 76.4 % |
| | | 達成率 | 99.3 % | 97.6 % |
| | | 決算(見込)額 | 100,272,478 円 | 46,085,778 円 |
| | | 当該年度執行率 | 82.4 % | 36.5 % |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 事業の進捗を客観的に判断できる数値として、総事業費に占める事業費累計の割合を事業進捗率とし、成果指標とした。当該年度の予算を含めた事業進捗率を目標値とした。 | |
| 取組実績、成果・課題等 | (取組実績) 工事L=90.0m、用地買収A=116.9㎡、補償13件、埋蔵文化財の遺構調査1件を実施した。 | (取組実績) 工事L=124.0m、補償9件 | | |
| | (成果・課題等) 用地未買収部分の交渉を進め、電線類地中化との工事連携を図りながら事業進捗に努める。 | (成果・課題等) 用地未買収部分の交渉を進め、電線類地中化との工事連携を図りながら事業進捗に努める。 | | |
| 6 | <p>(事業名) 【補助】都市計画街路整備事業 大黒町恵美須町線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(事業目的) 長崎駅周辺より発生する交通を円滑に処理するとともに、周辺の幹線道路との連携により健全な都市計画道路網を形成するため。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成26～令和2年度 【総事業量】L=110m、W=26.25m 【総事業費】4,100,000千円 【事業費累計】29,230千円</p> | 実施年度 | 平成26～令和2年度 | |
| | | 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | |
| | | 目標値 | 0.6 % | 1.0 % |
| | | 総事業進捗率 | 0.6 % | 0.7 % |
| | | 達成率 | 100.0 % | 70.0 % |
| | | 決算(見込)額 | 0 円 | 4,095,237 円 |
| | | 当該年度執行率 | 0.0 % | 27.3 % |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 事業の進捗を客観的に判断できる数値として、総事業費に占める事業費累計の割合を事業進捗率とし、成果指標とした。当該年度の予算を含めた事業進捗率を目標値とした。 | |
| 取組実績、成果・課題等 | (取組実績) 買収面積の大きい地権者と交渉を行った。 | (取組実績) 買収面積の大きい地権者と交渉を行った。 | | |
| | (成果・課題等) 移転先の候補となる代替地を含め、用地買収への一定の理解が得られた。引続き交渉を行う。 | (成果・課題等) 移転先の候補となる代替地を含め、用地買収への一定の理解が得られた。令和元年度契約に向け、引続き交渉を行う。 | | |

令和元年度 個別施策評価シート

| | | | |
|------------------|---------------------------|---------------------|-------|
| 個別施策 | E7-2 公共交通の利便性や安全性の向上を図ります | | |
| 施策の目的 (対象と意図) | 対 象 | 意 図 | |
| | 市民が | 充実された公共交通機関を利用している。 | |
| 個別施策主管課名 | 都市計画課 | 所属長名 | 谷口 仲二 |

平成30年度 of 取組概要

| |
|--|
| <p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎市における将来の公共交通の維持確保のための計画として、公共交通総合計画の策定に向け交通事業者等との協議を踏まえ、現状把握と課題整理などを行った。 ・バス空白地域や不便地域において、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)を運行した。【D1-1へ再掲】 ・長崎～伊王島～高島間と池島～神浦間の航路の維持を図った。 <p>②公共交通機関の利便性向上と利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・池島の航路と路線バスとの接続を改善するため、フェリーダイヤの見直しを行うとともに、併せて島内バスのダイヤを見直した。 ・長崎スマートカードのシステム老朽化を機に、利用者の利便性向上を図るため、全国相互利用交通系ICカードの導入に向けて必要な予算措置を行った。 ・路面電車のバリアフリー化を促進するため、超低床式路面電車(1両)の導入に対して支援を行った。 ・新大工町電停において、道路管理者である国、交通管理者である長崎県警察本部により、横断歩道・信号機が設置され、バリアフリー化が完了した。 ・諏訪神社電停のバリアフリー化に向け、道路管理者である国や県及び交通管理者である長崎県警察本部など関係機関との協議、調整を行った。 ・長崎駅周辺土地区画整理事業の施行にあわせた長崎駅前電停のバリアフリー化に向け、事業主体である長崎県及び関係機関と協議・調整を行った。 ・公共交通機関への乗換えを促すため、長崎市版「COOL CHOICE運動(※)」の実施や県下一斉ノーマイカーデー運動との連携などにより、市民及び事業者に公共交通機関利用の周知及び推進を図った。 <p>※温暖化防止のため「COOL CHOICE(賢い選択)」として、公共交通機関の利用、エコカー、エコ住宅、省エネ家電への買替え等を促す国民運動のこと。</p> |
|--|

成 果 指 標

※「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標

| 指 標 名 | 基準値 (時期) | 区 分 | H28 | H29 | H30 | R元 | R2 |
|--------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 市民1人あたりの路面電車と路線バスの年間利用回数 | 163.8 (26年度) | ↑ 目標値 | 163.8 | 163.8 | 163.9 | 163.9 | 164.0 |
| | | ↓ 実績値 | 155.7 | 156.2 | 154.8 | | |
| | | ↓ 達成率 | 95.1% | 95.4% | 94.4% | | |

評価(成果と効果)

| 取組みによる成果 | 5年後にめざす姿に対する効果 |
|--|---|
| <p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通総合計画の策定にあたっては、交通事業者や国・県との意見交換を行った。 バス空白地域や不便地域においてコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)を運行した(コミュニティバス等:10路線、乗合タクシー:5地区、デマンド交通:1地区)。【D1-1へ再掲】特に、コミュニティバス池島線は、フェリーのダイヤ見直しに伴い、フェリーとの接続を考慮したダイヤに見直すとともに、利用実態に即した減便を行った。 離島地区と本土とをつなぐ離島航路の運航に対して支援を行い維持を図った(2航路)。 | <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や国・県との意見交換により、公共交通機関の現状把握と課題整理などが進捗した。 バス空白地域や不便地域でコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)を運行することで、地区住民の利便性の確保が図られた。【D1-1へ再掲】また、ダイヤの見直しにより、運行経費の削減が図られた。 離島地区と本土とをつなぐ離島航路を維持することで、離島地区住民の利便性の確保や離島地区の振興が図られた。 |
| <p>②公共交通機関の利便性向上と利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 池島のフェリーや島内バスのダイヤ見直しは、地元との意見交換や周知を図りつつ実施した。 超低床式路面電車導入に対して支援を行った(1両)。 新大工町電停のバリアフリー化が実現した。 市民主体によるスマートムーブメント(※)が開催され、公共交通機関の利用を促した。【D1-1から再掲】 県下一斉ノーマイカー運動との連動により、ノーマイカー及びエコドライブへの取組みを促した。【D1-1から再掲】 <p>※ノーマイカー及びエコドライブの実施を促すイベントのこと。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 地元との意見交換や周知を行ったことにより、減便による利用者の減少を最小限に抑えることができた。 超低床式路面電車の導入により、高齢者や障害者をはじめ全ての人にやさしく、利用しやすい公共交通機関の整備が図られた。 新大工町電停のバリアフリー化が実現し、高齢者・障害者等をはじめ、当該電停利用者の路面電車乗降の負担が軽減された。 市民及び事業者の公共交通機関利用促進につながった。【D1-1から再掲】 |

評価(問題点とその要因)

| 5年後にめざす姿に対する問題点 | 問題点の要因 |
|---|---|
| <p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通総合計画の策定は、方針や具体的な方策等の整理に時間を要している。 コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)については、乗車率が低迷している路線があり、補助金が増加傾向である。【D1-1へ再掲】 離島航路についても、利用者が減少し、補助金が増加傾向である。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を取り巻く環境が大きく変化しつつあるため。 少子化による通学旅客や沿線人口、島内人口が減少しているため。【D1-1へ再掲】 |
| <p>②公共交通機関の利便性向上と利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 諏訪神社電停のバリアフリー化(横断歩道設置)については、信号サイクルが長くなることなど道路交通への影響が大きいことから、交差点の処理能力を向上させる抜本的な改良などの交通対策が求められている。 長崎駅前電停のバリアフリー化については、国道横断デッキにエレベーターを設置する方針となったが、具体的な整備計画の策定に時間を要している。 ノーマイカーの参加者が増加しない。【D1-1から再掲】 | <ul style="list-style-type: none"> 諏訪神社電停が立地する馬町交差点は、国道34号、県道昭和馬町線、市道出来大工町江戸町線などが接続する市内有数の重交通を有する交差点であり、横断歩道設置による電停バリアフリー化と渋滞対策が相反する関係にあるため。 長崎駅前電停のバリアフリー化については、国道横断デッキの整備が密接に関係していること、また、関係機関も多岐にわたることから、協議・調整に時間を要しているため。 公共交通機関への変更に伴う移動時間や費用などの負担増や利便性の低下につながるため。【D1-1から再掲】 |

今後の取組方針

①公共交通機関の維持

・公共交通総合計画の策定は、公共交通を取り巻く環境の変化を見極め、関係事業者等と綿密に協議を行いながら進めていく。

・コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)については、利用実態等を踏まえるとともに、利用者や事業者等の関係者と協議・調整を図りながら、地域の生活実態に即した運行内容を検討し、路線の維持に努める。【D1-1へ再掲】

・離島航路は、離島と本土を繋ぐ唯一の移動手段であることから、利用実態等を踏まえるとともに、利用者や事業者等の関係者との協議・調整を図りながら、効率的で持続可能な運航内容を検討し、航路の維持に努める。

②公共交通機関の利便性向上と利用促進

・諏訪神社電停のバリアフリー化については、早期実現に向け、引き続き、道路管理者等の関係者や地元住民との協議・調整を行い、電停バリアフリー化と渋滞対策の両立を目指す。

・長崎駅前電停のバリアフリー化については、引き続き、関係機関との協議・調整を進め、早期に具体的な整備計画を整理する。

・県や関係団体との連携を深め、市民及び事業者へ公共交通機関の利用を促す。【D1-1から再掲】

・スマートムーブ(ノーマイカー及びエコドライブ)の取組みを浸透させる。【D1-1から再掲】

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 平成29年度 | 平成30年度 |
|-------------|---|--|--|--|
| 1 | (事業名) 離島航路維持対策費 【都市計画課】 (事業目的) 離島と本土をつなぐ唯一の移動手段である離島航路を維持する。 (事業概要) 長崎～伊王島～高島間の定期航路及び池島～神浦間の不定期航路に対して運航補助を行う。 | 実施年度 | 継続 | |
| | | 成果指標 | 年間輸送人員(長崎～伊王島～高島航路) | |
| | | 目標値 | 190,000 人 | 177,000 人 |
| | | 実績値 | 197,107 人 | 176,368 人 |
| | | 達成率 | 103.7 % | 99.6 % |
| | | 決算(見込)額 | 38,959,782 円 | 68,354,733 円 |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 離島地区の住民の利便性確保を客観的に判断する指標として、長崎～伊王島～高島航路の年間輸送人員を成果指標とした。 平成27年度より約1割の減少に留めることを目標とした。 | 離島地区の住民の利便性確保を客観的に判断する指標として、長崎～伊王島～高島航路の年間輸送人員を成果指標とした。 平成29年度より約1割の減少に留めることを目標とした。 |
| 取組実績、成果・課題等 | (取組実績) 運航回数(1日あたり) ・長崎～伊王島～高島航路:8往復 ・神浦～池島航路:5往復 | (取組実績) 運航回数(1日あたり) ・長崎～伊王島～高島航路:8往復 ・神浦～池島航路:5往復⇒4往復 | | |
| | (成果・課題等) ・長崎～伊王島～高島航路:197,107人 ・神浦～池島航路:5,832人 航路の維持により住民の利便性の確保が図られた。 | (成果・課題等) ・長崎～伊王島～高島航路:176,368人 ・神浦～池島航路:5,006人 航路の維持により住民の利便性の確保が図られた。 | | |
| 2 | (事業名) コミュニティバス運行費 【都市計画課】 (事業目的) バス空白地域や不便地域における地区住民の利便性の向上を図る。 (事業概要) バス空白地域や不便地域において、コミュニティバス及びデマンド交通(予約型乗合タクシー)の運行を行う。(合計9路線) ・離島バス路線:伊王島線、高島線、池島線 ・地域コミュニティバス:外海線、琴海尾戸線、香焼三和線、三和線、野母崎線 ・デマンド交通(予約型乗合タクシー):琴海区域 | 実施年度 | 継続 | |
| | | 成果指標 | 年間輸送人員 | |
| | | 目標値 | 131,000 人 | 128,000 人 |
| | | 実績値 | 128,539 人 | 127,501 人 |
| | | 達成率 | 98.1 % | 99.6 % |
| | | 決算(見込)額 | 76,036,423 円 | 76,018,685 円 |
| | | 成果指標及び目標値の説明 | 住民の利便性向上を客観的に判断する指標として、年間の輸送人員(全路線合計)を成果指標とした。 人口減少の中でも利用者数は前年度並みの実績を維持することを目標とした。 | |
| 取組実績、成果・課題等 | (取組実績) 運行回数(1日あたり) ・離島バス路線:伊王島線(10便)、高島線(17便)、池島線(34便) ・地域コミュニティバス:外海線(21便)、琴海尾戸線(8便)、香焼三和線(8便)、三和線(4便)、野母崎線(10便) ・デマンド交通(予約型乗合タクシー):琴海区域(最大24便) | (取組実績) 運行回数(1日あたり) ・離島バス路線:伊王島線(10便)、高島線(17便)、池島線(10月まで:34便、10月から:22便) ・地域コミュニティバス:外海線(21便)、琴海尾戸線(6便)、香焼三和線(8便)、三和線(4便)、野母崎線(10便) ・デマンド交通(予約型乗合タクシー):琴海区域(最大24便) | | |
| | (成果・課題等) 年間輸送人員:128,539人(9路線合計) ・おおむね目標を達成し、各路線の運行により住民の利便性の向上が図られた。 | (成果・課題等) 年間輸送人員:127,501人(9路線合計) ・おおむね目標を達成し、各路線の運行により住民の利便性の向上が図られた。 | | |

基本施策の振返りシート

| | |
|------|-------------------|
| 基本施策 | E7 道路・交通の円滑化を図ります |
|------|-------------------|

主管課：土木企画課

| 後期基本計画における5年後にめざす姿 | |
|--------------------|-------------------------|
| 対 象 | 意 図 |
| 市民が | 道路や公共交通機関を安全で快適に利用している。 |

| 個別施策 | 後期基本計画策定時の課題 | | 後期基本計画期間の取組み |
|------|--------------------|---|---|
| E7-1 | 広域幹線道路網等の整備促進 | ⇒ | <ul style="list-style-type: none"> ○九州横断自動車道長崎大分線の暫定2車線区間である長崎インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジ間の完全4車線化の早期完成に向けた、国等に対しての要望活動など積極的な働きかけ ○地域高規格道路 長崎南北幹線道路及び西彼杵道路の早期整備に向けた、国や県に対しての要望活動など積極的な働きかけ ○国道34号(新日見トンネル等)、国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)、国道202号(福田地区)等の早期整備に向けた、国や県等に対しての要望活動など積極的な働きかけ ○補助幹線道路(江平浜平線、中川鳴滝3号線、虹が丘町西町1号線、新地町稲田町線等)の整備 |
| E7-1 | 予算の選択と集中による重点路線の整備 | ⇒ | <ul style="list-style-type: none"> ○重点路線・区間の整備を求める要望活動などの働きかけ |
| E7-1 | 連続立体交差事業の早期完成 | ⇒ | <ul style="list-style-type: none"> ○JR長崎本線連続立体交差事業(県事業)の早期完成に向けた、国・県等に対し働きかけ ○JR長崎本線連続立体交差事業を円滑に進めるための長崎駅周辺土地区画整理事業(本市施行)との調整 |
| E7-2 | 公共交通の利便性、快適性の向上 | ⇒ | <ul style="list-style-type: none"> ○軌道事業者の保有車両のデザイン向上や超低床路面電車導入に対する支援 ○池島の航路と路線バスとの接続を改善するためのフェリーダイヤの見直し ○長崎スマートカードのシステム老朽化を契機に、利用者の利便性向上を図るため、全国相互利用交通系ICカードの導入に向けた予算措置 ○新大工町電停における横断歩道設置によるバリアフリー化の実現 ○諏訪神社電停のバリアフリー化に向けた関係機関との協議、調整 |
| E7-2 | 交通結節点における乗継環境の向上 | ⇒ | <ul style="list-style-type: none"> ○長崎駅周辺土地区画整理事業の施行にあわせた長崎駅前電停のバリアフリー化にかかる関係機関と協議・調整 |

| | | | |
|------|---------------------|---|---|
| E7-2 | 公共交通空白地域への対策 | ⇒ | ○バス空白地域や不便地域における、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)の運行 |
| E7-2 | 離島航路の維持 | ⇒ | ○長崎～伊王島～高島間と池島～神浦間の航路の維持 |
| E7-2 | マイカーから公共交通機関への乗換え促進 | ⇒ | ○公共交通機関への乗換えを促すためのCOOL CHOICE運動(※)の実施 ○県下一斉ノーマイカーデー運動との連携 ○市民及び事業者への公共交通機関利用の周知及び推進(※)温暖化防止のため「COOL CHOICE(賢い選択)」として、公共交通機関の利用、エコカー、エコ住宅、省エネ家電への買替え等を促す国民運動のこと。 |



| 成果と効果 | |
|---|---|
| 取組みによる成果 | 5年後にめざす姿に対する効果 |
| <p>①広域幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道長崎大分線について、長崎芒塚インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジ間については平成31年3月に新たな車線(Ⅱ期線)が2車線で完成し、現在、6月末を目標に、既存車線(Ⅰ期線)の改良工事(リフレッシュ工事)が進められている。また、長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間については令和3年度中の4車線化に向け、事業の進捗が図られている。 ・地域高規格道路西彼杵道路(時津工区)について、令和4年度の完成を目指し事業の進捗が図られている。また、未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)は、令和元年度から事業化に向け概略ルート等の検討に着手する方針が示された。 | <ul style="list-style-type: none"> ・九州横断自動車道長崎大分線・長崎芒塚インターチェンジ～長崎多良見インターチェンジにおいて新たな車線(Ⅱ期線)が2車線で完成したことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。また、既存車線(Ⅰ期線)の改良工事(リフレッシュ工事)の完了により、安全性・快適性がより担保される。 ・地域高規格道路西彼杵道路(時津工区)において事業の進捗が図られていること、また、未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)において事業化に向けた概略ルート等の検討に着手する方針が示されたことから、今後、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |
| <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道34号について事業進捗が図られ、新日見トンネルは令和2年度の開通見通しが示された。また、新大工・馬町交差点改良では、平成31年2月に新大工町電停において横断歩道設置によるバリアフリー化が図られたほか、同年3月には馬町交差点において右折待ち車両による後続直進車の阻害や急な車線変更などに起因する交通事故の解消などを目的に、車線運用や信号表示の変更などが図られた。 ・国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)、国道202号(福田地区)について、事業の進捗が図られている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道34号新大工・馬町交差点改良により新大工町電停において横断歩道設置によるバリアフリー化が図られたこと、馬町交差点において交通事故の解消などを目的に車線運用や信号表示の変更などが図られたことにより、市民が安全に移動できるようになった。また、新日見トンネルに4車線化が完了すれば、市民がより迅速かつ安全・快適に移動できるようになる。 ・国道499号(栄上・岳路工区)、国道202号(福田地区)において事業進捗が図られており、部分的ではあるが、市民が迅速かつ安全・快適に移動できるようになった。 ・長崎外環状線(新戸町～江川町工区)において事業進捗が図られており、今後、市民が迅速かつ安全・快適に移動できるようになる。 |
| <p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助幹線道路(市道8路線、都市計画道路6路線)の整備を行った。 | <p>市中心部の交通混雑が解消されるとともに、移動の迅速性・安全性・快適性の向上が図られた。</p> |

| | |
|--|---|
| <p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR長崎本線連続立体交差事業の高架本体工事や駅舎建築工事等が進められるなど、事業の進捗が図られている。 | <p>線路の高架化による踏切の撤去に向け、梁川橋踏切の高架橋が完成した。</p> |
| <p>⑤公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用実態に即した見直しを行いながらバス空白地域や不便地域で、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)を運行するとともに、離島航路の維持を図った。 | <p>地区住民の利便性の確保や離島地区の振興が図られた。</p> |
| <p>⑥公共交通機関の利便性向上と利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車のデザイン車両1両及び、低床車両1両の導入に対して支援を行った。 ・新大工町電停のバリアフリー化が完了した。 | <p>高齢者や障害者をはじめ全ての人にやさしく、利用しやすい公共交通機関の整備が図られた。また、電停へのアクセスが改善され、路面電車乗降の負担が軽減した。</p> |

| 問題点とその要因 | |
|--|---|
| 5年後にめざす姿に対する問題点 | 問題点の要因 |
| <p>①広域幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路 長崎南北幹線道路及び西彼杵道路について、整備に時間を要している。 | <p>国・県の予算確保や用地交渉等が難航しているため。</p> |
| <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)、国道202号(福田地区)等について整備に時間を要している。 | <p>国・県の予算確保や用地交渉等が難航しているため。</p> |
| <p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在整備中の多くの路線で事業期間が長期化している。 | <p>国の予算確保と用地交渉が難航しているため。</p> |
| <p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎駅周辺地区においては、新幹線、JR長崎本線連続立体交差事業及び長崎駅周辺土地地区画整理事業の工事が輻輳しており、今後の事業進捗への影響が懸念される。 | <p>地区内では多くの大型工事が集中しており、施工ヤードや工事用道路の調整が課題となっている。</p> |
| <p>⑤公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)、離島航路では利用者が減少しており、補助金が増加傾向にある。 | <p>少子化による通学旅客や沿線人口、島内人口が減少しているため。</p> |
| <p>⑥公共交通機関の利便性向上と利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪神社電停のバリアフリー化については、道路交通への影響が大きいことから、広域的な交通対策が求められている。 ・長崎駅前電停のバリアフリー化については、国道横断デッキにエレベーターを設置する方針となったが、具体的な整備計画の策定に時間を要している。 | <p>・諏訪神社電停が立地する馬町交差点は、国道34号、県道昭和馬町線、市道出来大工町江戸町線などが接続する市内有数の重交通を有する交差点であり、横断歩道設置による電停バリアフリー化と渋滞対策が相反する関係にあるため。</p> <p>・長崎駅前電停のバリアフリー化については、国道横断デッキの整備が密接に関係していること、また、関係機関も多岐にわたることから、協議・調整に時間を要しているため。</p> |

市民の評価

| | | | | | |
|---------|----|-----|------|-------------|--|
| 満足度・期待度 | 評価 | 満足度 | 0.12 | 36位 / 43項目中 | |
| | 強化 | 期待度 | 1.26 | 17位 / 43項目中 | |
| | | | | | |
| | | | | | |

成果指標

※「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標

【前期計画】

| 指標名 | 基準値 (時期) | 区分 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 |
|---------------------------------|-----------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 主要地点間の通勤時間帯の旅行時間(野母～中央橋) | 69分 (22年度) | ↓ 目標値 | 67 | 65 | 63 | 61 | 60.0 |
| | | 実績値 | 69 | 69 | 75 | 70 | 65.0 |
| | | 達成率 | 97.0% | 93.8% | 81.0% | 85.2% | 91.7% |
| 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート) | 57.5% (21年度) | ↑ 目標値 | 59.0 | 60.0 | 61.0 | 62.0 | 63.0 |
| | | 実績値 | 66.1 | 66.4 | 65.4 | 70.3 | 63.0 |
| | | 達成率 | 112.0% | 110.7% | 107.2% | 113.4% | 100.0% |
| | | 実績値(※1) | | | 76.2% | 79.0% | 74.5% |

実績値(※1)は、市民意識調査有効回答のうち、日常の主な移動手段にバス、タクシー、路面電車、鉄道(JR)を利用する方からの回答を抽出し、補正したもの。

【後期計画】

| 指標名 | 基準値 (時期) | 区分 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
|---|-----------------|-------|-------|--------|--------|------|------|
| 主要地点間の通勤時間帯の旅行時間(野母崎～中央橋) | 65分 (27年度) | ↓ 目標値 | 64.0 | 63.0 | 62.0 | 61.0 | 60.0 |
| | | 実績値 | 65.0 | 60.0 | 58.0 | | |
| | | 達成率 | 98.4% | 104.8% | 106.5% | | |
| 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート)※2 | 79.0% (26年度) | ↑ 目標値 | 80.0 | 80.0 | 80.0 | 80.0 | 80.0 |
| | | 実績値 | 76.7 | 74.3 | 77.2 | | |
| | | 達成率 | 95.9% | 92.9% | 96.5% | | |
| 【補助代替指標】 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート)※3 | 66.7% (28年度) | ↑ 目標値 | - | 67.0 | 67.0 | 67.0 | 67.0 |
| | | 実績値 | 66.7 | 64.7 | 63.7 | | |
| | | 達成率 | - | 96.6% | 95.1% | | |

※2 市民意識調査有効回答のうち、日常の主な移動手段にバス、タクシー、路面電車、鉄道(JR)を利用すると回答した方のうち公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

※3 平成30年度二次評価において、普段利用していない方の見解も含めた視点も重要であるとの意見を受けて、全回答者における割合を補助代替指標として設けることとなった。

【後期計画の成果指標の検証】

| 成果指標 | 成果指標の検証 |
|---|--|
| 主要地点間の通勤時間帯の旅行時間(野母崎～中央橋) | 本指標は南部～中心部間の成果を示す指標としては適しているが、市全体の成果を示す指標としては検討の余地がある。 |
| 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート)※2 | 本指標は定期的の実施されている調査をベースにしたものであり、成果指標としては適している。 |
| 【補助代替指標】公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート) | 本指標は定期的の実施されている調査をベースにしたものであり、成果指標としては適している。 |

※成果指標の適否の判断基準を参考に成果指標の検証を記載

成果指標の適否の判断基準

- (1) 施策全体の成果を表したものであったか。
- (2) 市が施策を進めることで成果につながる指標であったか。
- (3) 時代の変化に伴い、さらに適した他の指標がなかったか。
- (4) 目標値の設定が適切であったか。

長崎市総合計画審議会からの意見等に係る対応状況表(平成29年度開催分)【各基本施策】

| 施策名 | 基本施策 主管課 | 指摘・意見・提案等 | 回答課 | 処理状況 | | | | | | 令和元年度における対応(予定) ※R元当初予算対応含む | 番号 |
|-------------------------------|-----------------|---|---|------|------|-----|------|-----|---|---|----|
| | | | | 完結 | 処理中 | | | その他 | | | |
| | | | | 対応済 | 対応不可 | 対応中 | 対応予定 | 検討中 | | 具体的内容 | |
| 基本施策 E7 道路・交通の円 滑化を図ります | 土木企画課 | 記載方法等 | ○ 個別施策E7-1に債務工事といった専門的用語を用いた記載があるが、一般的なわかりやすい表現とすべきではないか。 | ● | | | | | | 債務工事という表現は改め、市民の方も分かりやすい表現に変更した。 | 1 |
| | | | ○ 個別施策E7-1において、期成会や協議会といった記載があるが、何の団体を指しているかわからない。また、個別施策E7-2にはデザイン向上による話題性との記載があるが、主語が抜けているため、わかりやすく記載してほしい。 | ● | | | | | | 期成会や協議会がどのような団体かわかるような表記に変更する。 「デザイン向上」を行ったのは路面電車のことであるが、今後は文書のわかりやすさを心がけたい。 | 2 |
| | 成果指標等 | ○ 基本施策E7の成果指標「公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合」は、主に公共交通機関を利用する市民のうち、利用しやすいと感じる市民の割合となっているが、主に公共交通機関を利用していない市民の意見や(利用したいが不便なため利用していない等)、それに対する対応についても記載すべきである。 | ● | | | | | | 現指標は、平成25年の政策評価委員会において、「非利用者への回答は感想に陥ってしまう可能性があり、精度を上げる必要があるのではないか」との意見に基づき設定したものであるが、当時より公共交通利用者の減少が進んでいる中で、利用者以外の意見も排除できないものと考えられることから、公共交通機関の利用の有無に関係なく、「公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合」を併記した。 | 3 | |
| | ネットワーク型コンパクトシティ | ○ ネットワーク型コンパクトシティをめざすと、歩行者、公共交通の利便性が指標となるため、歩行者が歩きやすい道路をめざしてほしい。また、公共交通利用者が求める接近表示システムの導入を検討してほしい。 | | | | ● | | | 長崎市バリアフリー基本構想に基づき、誰もが安心して歩ける歩行空間の確保のためバリアフリー化を推進していくとともに、平成31年4月の改正バリアフリー法全面施行を踏まえ、より強力的にバリアフリー化の推進を図るため、今年度より、当事業者や関係者などによる協議会を設け、第2期バリアフリー基本構想の策定に着手する。また、接近表示システムの導入は、今後交通事業者とその必要性も含めて協議していきたい。 | 4 | |
| | | ○ 良好な道路ネットワークの形成に向け、現在、各路線の改良を進めているが、例えば江平浜平線は山中を相当削りながら事業を行っている。一方では斜面に住む人を中心部等の暮らしやすいまちへ誘導していくとの話もあり、これらの整合性を示してほしい。 | | | | | | ● | 集約連携型の都市構造を目指し、江平浜平線等の地区間のネットワークを形成する補助幹線道路等の整備を行う。 | 5 | |
| | | ○ 最近の自転車はアシスト機能により斜面も問題とはならず、エネルギーの観点からも大変効果的である。長崎市は原付バイクが多いが、自転車で置き換えることも考えられる。コンパクトなまちづくりをめざす上で今後の移動手段として検討してほしい。 | | | | | | | ● | 今後、原付バイクから自転車へ転換が進むようであれば、施策として検討が必要であると考えられるので、将来の自転車普及率の動向をみながら研究していきたい。 | 6 |

長崎市総合計画審議会からの意見等に係る対応状況表(平成29年度開催分)【各基本施策】

| 施策名 | 基本施策 主管課 | 指摘・意見・提案等 | 回答課 | 処理状況 | | | | | 令和元年度における対応(予定) ※R元当初予算対応含む | | 番号 |
|-----|-------------|--|--------------------|------|------|-----|-------|-----|--------------------------------|---|----|
| | | | | 完結 | 処理中 | その他 | 具体的内容 | | | | |
| | | | | 対応済 | 対応不可 | 対応中 | 対応予定 | 検討中 | | | |
| | | 長崎駅周辺再整備 ○ 長崎駅の詳細な設計が積み上がりがつつあるが、ハードに関する話ばかりであるため、交通の重要な結節点として、バス・路面電車をどうしていくかについても検討してほしい。 | 長崎駅周辺整備 長崎駅周辺整備 | | | ● | | | | 長崎駅は鉄道、バス、路面電車等公共交通の主要な交通結節点となっており、駅前広場等の設計にあたっては、歩行者動線や、電停へのバリアフリーアクセス、円滑な交通処理の点も踏まえて検討する必要があることから、現在、交通事業者、管理者(道路、交通)等との協議を重ねながら設計を進めているところである。 | 7 |
| | | ○ 歩道橋の撤去について、市には市民サイドとして警察等の関係機関と協議を進めてほしい。 | 土木企画課 | | | | | ● | | 道路利用者の利便性や安全性を考慮しながら警察や道路管理者等と協議を進めていく。 | 8 |
| | | ○ 無電柱化については地中化だけでなく、軒先で電線を渡すなど様々な方法を検討してほしい。 | 土木企画課 | | | | | ● | | 無電柱化の検討にあたっては、地中化だけでなく、軒先配線等も含めて検討したい。 | 9 |
| | | ○ ロープウェイ乗り場までの道順に迷う人が多く見受けられるため、道路標示等での案内を検討してほしい。 | 観光政策課 | | | | | | ● | ロープウェイ前(長崎バス)バス停前にソーラー式内照式誘導看板を設置した(平成29年度対応済) | 10 |