

個別施策

E7-1 良好な道路ネットワークを形成します

E7-2 公共交通の利便性や安全性の向上を図ります

ア 施策の目的

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。

イ 基本施策の評価

C c 目標を一部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

ウ 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	R1	R2
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	54.0	
		達成率	98.4%	104.8%	106.5%	111.5%	
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) ※	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	74.0	
		達成率	95.9%	92.9%	96.5%	92.5%	
【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	63.8	
		達成率		96.6%	95.1%	95.2%	

※ 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

エ 評価結果の妥当性

本部会での議論を踏まえて考えると、評価結果については妥当であると判断する。

オ 審議会における政策評価に関する意見

なし

カ 審議会における施策推進に向けた提案

- ネットワーク型コンパクトシティの肝となるのは、歩行者道路の確保であると思う。車の交通と同じくらい歩行者の動線の整備を検討し、歩行者の利便性向上を図ってほしい。
- 長崎駅の整備が進んでいるが、仮設通路が長すぎて市民にとっては不便である。熊本でも駅の改修が行われたが、仮設通路においても市民の利便性は確保されていたので、市民の利便性という視点も持って関係機関と調整をお願いしたい。

- 市の公共交通体系をどのようにしたいと考えているのか、5年後にめざす姿がみえてこない。市が補助金を出してでも維持していくという姿勢なのかなど、具体的な内容が分かるよう、例を出してほしいと思う。
- Eのまちづくり方針は、「暮らせるまち」となっているため、対象や成果指標が市民目線になるのは仕方ないのかもしれないが、道路・交通というのは対象を市民に限る必要はない。市民が移動しやすいことと観光客などの外からの人が移動しやすいことというのは必ずしも一致しないと考えられるので、観光を主としているまちとしては、市民以外の目線に広げていく必要もあるのではないかと。
- 道路をどう整備していくかという視点の中には、環境面でどのように活用していくかということも必要である。坂のまち長崎としては、アシスト付きの自転車というのも手段の一つとして考えてみてもいいのではないかと。
- 公共交通の空白地域については、経済性や地域性、福祉、環境への配慮など、様々な面でのバランスを取りながら、選択肢の幅を用意して取り組んでほしい。

キ 次期総合計画の策定に向けた意見

- 10年後の全体的なまちの姿が具体的にどうなるのかが分からない。次期総合計画ではビジョンとして示してほしい。