

平成24年度

施策評価マネジメントシート(平成23年度の実績評価)

記入年月日

平成 24 年 6 月 13 日

施策No.	政策名	快適で潤いのある生活環境づくり	主管課	建設課	主管課長名	小松崎 裕臣
406	施策名	道路整備と公共交通の充実	関係課	都市整備課、企画課		

1. 施策の目的と成果把握

目的	施策の対象	対象指標名	単位	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
	・市民 ・市内の道路 利用者が安全、快適に移動できるようにする。	①桜川市人口	見込値	人	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
45,122						45,122	45,105	44,571	44,020	43,469	42,920	41,897
実績値			46,575	45,673	45,105							
②市内道路延長(国道、県道、市道)		見込値	km	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
					1,627	1,627	1,626					
		実績値	1,627	1,627	1,626							
成果指標設定の考え方 成果指標の把握方法と算定式等	①市内の道路が安全・快適に利用できると感じる市民の割合	%	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
				目標値			23.5	23.5	23.5	24.0	24.5	25.0
	実績値	23.3	23.0	18.4								
	②市内の公共交通機関に満足している市民の割合	%	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
				目標値			24.0	24.0	24.0	24.5	24.5	25.0
	実績値	22.3	24.4	16.7								
目標値												
実績値												

2. 施策の役割分担と状況変化

役割分担	1)住民(事業所、地域、団体)の役割(住民や地域、行政と協働でやるべきこと)	2)行政の役割(市がやるべきこと、県がやるべきこと、国がやるべきこと)
	<ul style="list-style-type: none"> ○道路の損傷状況や危険箇所について、情報提供する。 ○道路整備や維持・管理について理解を深め、協力する。 ○鉄道・デマンドタクシー(乗合タクシー)などの公共交通機関を積極的に利用する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画に基づき効率的に道路整備を行う。 ○道路整備に関する情報提供を行う。 ○道路の損傷箇所や危険箇所について、状況に応じて速やかに補修を行う。 ○国・県道の整備は国・県が主体となり、市は整備促進を働きかける。 ○民間交通事業者との連絡体制の強化に努める。 ○公共交通に対する住民意向の把握に努める。 ○近隣市と連携しながら公共交通ネットワーク形成を進める。
状況変化	3)施策を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は今後どのように変化するか?	4)この施策に対して住民、議会からどんな意見や要望が寄せられているか?
	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化による交通弱者の増加(路線バスの廃止、タクシー会社の撤退への懸念) ○小学校の統廃合、通学の足の確保(スクールバス等) ○厳しい財政状況、地権者の同意が得られないことから、地区からの要望等未処理の案件がある ○高速道路への接続道路についてはアクセス向上の必要性がある。県道含む。 ○新設改良よりも維持補修が増加する見込み。 ○都市計画道路の見直し。(S52当時のものであるため現状にあっていない。) ○H23年の東日本大震災による道路の復旧が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市内の公共交通機関に満足している市民の割合が、16.7%と低いことから、市民の公共交通に関する期待度は高いと思われる。 ○デマンドタクシーの利用者の約82.2%が70歳以上であることから、高齢者の期待度が高い。 ○デマンドタクシーの利用向上(市外へのアクセス) ○福祉タクシーの復活の要望がある ○通学道路の危険箇所の整備

3. 基本事業の目的と指標

基本事業名	対象	意図	成果指標	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
① 国・県道の整備促進	国道・県道	安全快適に移動できる	市内の道路が安全・快適に利用できると感じる市民の割合	実績値	23.0	18.4					
				%							
② 市道の整備	市道	安全快適に移動できる	改良率	実績値	20.5	20.7					
				%							
③ 市道の危険箇所の整備	市道	危険箇所を減らす	補修件数	実績値	812	835					
				件							
④ 公共交通サービスの確保	公共交通とその利用者	利用したい時に利用できる	公共交通に満足している市民の割合	実績値	24.4	16.7					
				%							

4. 施策のコストの実績(施策を構成する事務事業シートより積算)

項目	単位	22年度実績	23年度実績	24年度予算
①本施策を構成する事務事業の数	件	27		24
②施策事業費(一般財源以外)	千円	16,600		0
③施策事業費(一般財源)	千円	310,314		297,274
④施策事業費の計(②+③)	千円	326,914		297,274
⑤施策人件費(事務事業の人件費合計)	千円	37,266		33,911
⑥ 計 (④+⑤)	千円	364,180		331,185
				325,163

5. 施策に関連する主要事業等

区分	事務事業名	摘要
主要事業	主要幹線道路整備事業	後期基本計画主要事業
主要事業	デマンド交通運営事業	後期基本計画主要事業
主要事業	桜川市総合交通戦略策定事業	後期基本計画主要事業
事務事業	道路改良事業	H24年度優先度評価上位、H23年度貢献度評価成績上位

施策番号	406	施策名	道路整備と公共交通の充実	主管課	建設課
------	-----	-----	--------------	-----	-----

6. 施策の成果水準とその背景・要因

1)-①現状の成果水準と時系列比較(現状の水準は以前からみて成果は向上したのか、低下したのか、その要因は?)

実績比較	<input type="checkbox"/> 成果がかなり向上した	<input type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば向上した	<input type="checkbox"/> 成果がほとんど変わらない(横ばい状態)
	<input type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば低下した	<input checked="" type="checkbox"/> 成果がかなり低下した	
背景・要因	<p>・市内の道路が安全・快適に利用できると感じる市民の割合は、19年度20.1%、20年度19.7%、21年度23.3%、22年度23.0%で若干上昇していたが、23年度は18.4%と下降してしまつた。その要因は東日本大震災による路面損傷があったと推測される。</p> <p>・道路改良率で0.2、道路舗装率で0.4ポイント上昇した。この要因は、23年度において道路改良、道路舗装を37箇所行ったことによる。</p> <p>・道路補修件数について、23年度は835件の補修を実施しているが、前年度より増加した主要因は東日本大震災等による道路補修が多かったためである。</p> <p>・市内の公共交通機関に満足している市民の割合は、19～21年度で23.6%、23.5%、22.3%、22年度で24.4%と若干増加していたが、23年度は16.7%と7.7ポイント下降した。その要因は東日本大震災により、JRが長期間運休したためと思われる。</p> <p>・デマンド型乗合タクシーの利用者実績は22年度18,781人、23年度は18,397人と減少している。要因として、東日本大震災の影響により、利用者が減少したことが考えられる。(東日本大震災直後の2便を運休した以外は、翌営業日より通常営業)</p> <p>・日常の移動手段として公共交通(鉄道・デマンド型乗合タクシー)を利用している市民が全体の5.4%である。移動手段を自家用車(自分または家族が運転)としている市民が71.3%を占めることから、自家用車の普及により公共交通を利用しない人が多いと考えられる。</p>		

1)-②成果目標の達成状況

実績比較	<input type="checkbox"/> 目標値を大きく上回った	<input type="checkbox"/> 目標値のすべてが上回った	<input type="checkbox"/> 一部の成果指標で目標値を上回った
	<input type="checkbox"/> 目標値どおりの成果であった	<input type="checkbox"/> 一部の成果指標で目標値を下回った	<input checked="" type="checkbox"/> すべての成果指標で目標値を下回った
背景・要因	<p>・①市内の道路が安全・快適に利用できると感じる市民の割合は、23年度目標値23.5%に対し18.4%と5.1ポイント下回った。</p> <p>・市内の道路が安全・快適に利用できると感じる市民の割合は、22年度は岩瀬地区が21.7%、真壁地区が23.3%、大和地区が27.5%、全体では23.0%に対し、23年度では18.4%と下がっている。地区別にみると、岩瀬地区が20.4%、真壁地区13.9%、大和地区から23.1%であり、本年度低下した要因は東日本大震災による路面損傷があったと推測される。</p> <p>・②市内の公共交通機関に満足している市民の割合は、23年度目標値24.0%に対し16.7%と7.3ポイント下回った。</p> <p>・市内の公共交通機関に満足している市民の割合は、22年度は24.4%であり、23年度では16.7%と下がっている。低下の要因は、東日本大震災により、JRが長期間運休したためと思われる。</p>		

2)他団体との比較(近隣市町、県・国の平均と比べて成果水準は高いのか低いのか、その背景・要因は?)

実績比較	<input type="checkbox"/> 他の自治体よりかなり高い水準である	<input type="checkbox"/> 他の自治体よりどちらかといえば高い水準である	<input type="checkbox"/> 他の自治体とほぼ同水準である
	<input checked="" type="checkbox"/> 他の自治体よりどちらかといえば低い水準である	<input type="checkbox"/> 他の自治体よりかなり低い水準である	
背景・要因	<p>・道路舗装率については平成22年4月1日道路現況調査より46.03%で、県内41位(県平均61.68%)であり、県西平均の61.17%に比べても未だ低い水準にある。この要因は、道路実延長が県内30位と道路延長が長く、また、農道等の幅員の狭い道路を市道認定しているため、土地改良区内の道路舗装率が低く、全体の舗装率に影響している。</p> <p>・他市も本市同様バスや民間鉄道の廃止が進んでいる。近隣市町村においても、バス路線の廃止などの理由から、デマンド交通システム等による対策を講じている市町村が多い。</p> <p><近隣のデマンド交通導入自治体> 日立市(H21.7~)、土浦市(H19.4~)、古河市(H20.7~)、常総市(H21.10~)、石岡市(H18.10~)、常陸太田市(H19.11~)、笠間市(H20.2~)、常陸大宮市(H21.10~)、筑西市(H19.10~)、かすみがうら市(H22.10~)、神栖市(H19.10~)、行方市(H20.7~)、城里町(H19.2~)、東海村(H18.4~)、美浦村(H20.8~)、利根町(H20.4~)、つくば市(H23.4~)、阿見町(H23.2~)、44市町村のうち19市町村実施</p>		

3)住民の期待水準との比較(住民の期待よりも高い水準なのか、同程度なのか、低いのか)、その他の特徴は?

実績比較	<input type="checkbox"/> 市民の期待よりかなり高い水準である	<input type="checkbox"/> 市民の期待よりどちらかといえば高い水準である	<input type="checkbox"/> 市民の期待とほぼ同水準である
	<input type="checkbox"/> 市民の期待よりどちらかといえば低い水準である	<input checked="" type="checkbox"/> 市民の期待よりかなり低い水準である	
背景・特徴	<p>○23年度の市民アンケートで「誰もが市内の道路が安全・快適に利用できると感じている」と答えた市民の割合が18.4%と低かった。これは、市民からの道路に関する要望は、いつも多いことから、期待水準は高いと思われる。しかし道路整備内容については、地区によって要望が異なる。</p> <p>○23年度のアンケート調査から、この施策に対して、満足度は平均値より低く、優先度は平均値より高く、最優先課題項目となっている。</p> <p>○23年度のアンケート調査から、「市内の公共交通に満足している」と答えた市民の割合が16.7%と低かった。公共交通については喫緊の課題であり、市民からの要望も多いことから、期待水準は高いと考えられる。</p>		

7. 施策の成果実績に対しての、これまでの主な取り組み(事務事業)の総括

前年度の取組状況と課題	<p>・施策成果の向上に貢献した事務事業の総括 ・23年度においては、「市道」と「公共交通を利用しなくても移動できる市民」「デマンドタクシーを利用する市民」を重点対象に、「危険箇所を減らす」「公共交通機関を運営する」を目標に重点的に取り組んだ。</p> <p>・事務事業貢献度評価結果から、施策の成果向上に貢献した事務事業は、「道路改良事業」「道路補修事業」「デマンド交通運営事業」「道路清掃管理業務」「街路樹管理業務」「排水維持管理事業」であった。</p> <p>・「道路改良事業」では、市内38ヶ所について道路の改良を行った。</p> <p>・「道路補修事業」では、市内の835箇所の路面、路肩などの補修を行い、安全の確保を図った。</p> <p>・「デマンド交通運営事業」では、平成23年度の利用者数は18,397人であり、1日平均76人が乗車した。東日本大震災の影響もあり、利用者数も減少したが、震災翌営業日から通常営業を継続したことにより、デマンド型乗合タクシーの利便性の向上を図ることができた。</p> <p>・「道路清掃管理業務」では、市内全域の路肩を80km除草作業を行い、安全の確保を図った。</p> <p>・「街路樹管理業務」では、市内の街路樹356本の害虫駆除及び剪定を行い、安全の確保を図った。</p> <p>・「排水維持管理事業」では、市内30ヶ所の排水補修を行った。</p> <p>*社会資本整備総合交付金事業で一級河川桜川の河川改修に伴い阿部田橋(高久地内)の架け替え、及び取付道の整備を平成18年度より整備を開始し、平成24年3月に全線供用開始となり、利便性、安全性、の向上を図ることができた。</p> <p>・平成21年4月1日現在の茨城県道路現況調査より、茨城県内の一般国道の実延長1,142,310mに対して規格改良済延長が1,115,830mの97.68%となっている。また、県道計では、実延長3,419,431mに対して規格改良済延長2,687,069mの78.58%となっている。</p>
-------------	--

8. 今後の課題と次年度の方針(案)

区分	今後の課題	次年度の方針(案)
施策全体	<p>・平成23年度の市民アンケートで「誰もが市内の道路が安全・快適に利用できる」と感じている」と答えた市民の割合が18.4%と低かった。市民からの道路整備に関する期待水準は高いことから、道路改良率、道路舗装率を高める必要がある。</p> <p>・高齢化の進行により、公共交通の必要性が高まることが予想されることから、引き続き適切な公共交通のあり方について検討する必要がある。</p>	<p>・北関東自動車道・国道50号・主要地方道つくば益子線等の地域内外を結ぶ幹線道路、及び日常生活を支える市道、それぞれの機能に応じた道路ネットワークの整備を進めます。</p> <p>・高齢者や障害者等全ての人が利用しやすい交通体系の構築や、交通が不便な地域の解消を図るために公共交通サービスを充実させます。</p>
基本事業	①国・県道の整備促進	国道50号、主要地方道つくば益子線、石岡筑西線、一般県道東山田岩瀬線等、主要道路の整備を国・県に働きかけます。
	②市道の整備	道路整備に関し、地域の要望が多く出されていることから、必要性・緊急性を勘案して、優先順位を決めて、さらに取り組む必要がある。
	③市道の危険箇所の整備	道路の陥没や亀裂等については、道路の安全確保の為、補修を取り組む必要がある。
	④公共交通サービスの確保	デマンドタクシーは乗り合い制のため、待ち時間、移動時間が功効ことや、行先は基本的に市内に限定されることから、利便性向上について課題が残るが、同時に運営の趣旨や利用方法などの周知を行い理解を求める必要がある。