

平成26年度

施策評価マネジメントシート(平成25年度の実績評価)

記入年月日

平成 26 年 6 月 16 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	尾見 誠
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
46,575						45,673	45,105	44,449	43,826	43,469	42,920	41,897
実績値			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	1,626	1,626	1,636	1,637	1,638
② 市内道路延長(国道、県道、市道)		見込値	%	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
					23.3	23.0	18.4	19.2	17.8			
		実績値	%	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
					22.3	24.4	16.7	18.5	15.4			
		見込値	%	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
実績値	%	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		

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:現在岩瀬・真壁地区に1社ずつ) ○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ていない。) 	<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、15.4%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77.1%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便性の向上(市外へのアクセス、土日の運行) ○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	19.2	17.8			
				%							
② 市道の整備	市道	安全快適に移動できる	改良率	実績値	20.2	20.3	20.4	20.5			
				%							
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	547	835	500	745			
				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	18.5	15.4			
				%							

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	24年度実績	25年度実績	26年度予算
① 本施策を構成する事務事業の数	件	29	30	31
② 施策事業費(一般財源以外)	千円	81,205	60,165	14,828
③ 施策事業費(一般財源)	千円	477,930	450,441	447,410
④ 施策事業費の計(②+③)	千円	559,135	510,606	462,238
⑤ 施策人件費(事務事業の人件費合計)	千円	70,327	51,383	52,596
⑥ 計(④+⑤)	千円	629,462	561,989	514,834

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	道路補修事業	H25貢献度上位
事務事業	排水維持管理事業	H25貢献度上位、H26優先度上位

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、21年度23.3%、22年度23.0%、23年度18.4%、24年度19.2%であったが、25年度17.8%と1.4ポイント下降した。その要因は、道路施設、道路舗装等が老朽化しており改修が追い付いていない事が要因と推測される。</p> <p>・道路改良率で0.10、道路舗装率が0.27ポイント上昇した。この要因は25年度において道路改良、道路舗装、道路排水工事を26ヶ所行ったことによる。</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年度23.6%、20年度23.4%、21年度22.3%、22年度24.4%であり、22～24%台で推移していたが、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Rが長期間運休したためと思われる。24年度は、18.5%と1.8ポイント回復したが、25年度は15.4%と3.1ポイント下降しており、市民の満足度は低い状況である。</p> <p>・デマンド型乗合タクシーの延べ利用者数は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)。24年度は19,640人であり、23年から1,243人増加しているが、これは酒寄地区児童の通学利用のカウントを始めたことが影響しているものであり、一般利用者は18,347人と若干減少している。25年度は19,298人で前年度と比較して342人減少、さらに通学利用を除いた一般利用者は17,725人となり、622人減少している。</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、25年度目標値23.5%に対し17.8%と5.7%下回った。</p> <p>24年度は岩瀬地区が20.3%、真壁地区が17.6%、大和地区が19.9%全体では、19.2%に対し、25年度では17.8%と下がっている。地区別にみると岩瀬地区16.2%、真壁地区17.7%、大和地区21.6%であり、本年度下降した要因は、震災後の復旧工事を不十分と感じたり、老朽化した道路施設・道路舗装の改修が進んでいない事が要因と推測される。</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、25年度目標値24.0%に対し15.4%と8.6ポイント下回った。26年3月末日のデマンド型乗合タクシーの登録者数は6,028人、25年度の実利用者数は458人であることから、デマンド型乗合タクシーの認知度の低さが要因の一つであると考えられる。また、24年度と比較して、80代と90代の延べ利用者数が379人減少していることから、利用者の高齢化が進んでいることも要因の一つであると推測される。</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 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 checked="" 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23年4月1日道路現況調査より46.30%で、県内41位(県平均61.97%)であり、県西平均の61.54%に比べても未だ低い水準にある。この要因は、道路実延長が長く、また山間部、農地部の幅員の狭い道路を市道認定しているため、それらの区域の舗装率が低く、全体の舗装率に影響している。</p> <p>・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～)、坂東市(H24.4～)、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～)、龍ヶ崎市(H24.7.1～)、那珂市(H25.4.1～)、44市町村のうち21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>・25年度のアンケート調査で「誰もが市内の道路が安全・快適に利用できる」と答えた市民の割合が17.8%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。しかし道路整備等については、高額予算、地権者同意等、様々な内容の問題が多く、進捗が遅いためと考えられる。</p> <p>・25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15.4%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 ・25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」「市道を整備する」「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、「道路補修事業」「排水維持管理事業」「自然災害対策・対応事業」であった。</p> <p>・「道路補修事業」では、市内道路等745ヶ所の路面、路肩、道路排水などの補修を行い、安全の確保を図った。</p> <p>・「排水維持管理事業」では、44件の関連事業を行った。</p> <p>・「自然災害対策・対応事業」では、市道法面・路肩等の復旧工事を10件行った。</p> <p>・「道路改良事業」では26ヶ所について道路改良関連事業を行った。</p> <p>・市内橋梁(橋長15m以上)の橋50ヶ所を点検、うち47橋の長寿命化計画を策定した。</p> <p>・その他の事務事業では、</p> <p>「道路台帳加除業務委託事業」において、データのデジタル化を行った。</p> <p>「街路樹管理業務事業」において、495本の街路樹の剪定・防虫駆除(年2回)を行った。</p> <p>「道路河川管理事業」において、市道境界確認を115件、用途廃止協議事務を9件、特殊車両通行協議を70件行った。</p> <p>「道路清掃管理業務事業」において、市道80kmの除草を年2回行った。</p> <p>・「デマンド交通運営事業」では、デマンド型乗合タクシーの利便性の向上と効率化を目指し25年4月より新システムを導入した。新システムの導入により、経費削減することができた。</p> <p>・「水戸線整備促進期成同盟会参画事業」では、駅からハイキング活動支援助成事業を利用して10万円の助成を受け、2月15日～3月3日の10日間、駅からハイキングを実施し、参加者にノベルティ(福来みかん唐辛子としおり絵葉書セット)を配布した。</p>
-------------	--

8. 今後の課題と方針

区分	今後の課題	今後の方針
施策全体	<p>・平成24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19.2%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々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	<p>・国道、県道の広域的な生活圏の形成に必要な国県道の整備に必要な箇所について、要望活動を行う必要がある。</p> <p>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。</p>
	②市道の整備	<p>・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。</p> <p>望及び必要性・緊急性を勘案して、市道の新設改良工事を行います。</p>
	③市道の危険個所の整備	<p>・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。</p> <p>・道路の安全確保の為、道路付属施設、橋梁、構造物の点検・補修を取り組む必要がある</p> <p>道路パトロールや情報提供・要望を受けて、道路の損傷や危険個所の把握に努め、その改善に努めます。また、老朽化した橋梁・道路付属施設・道路構造物の長寿命化を図るため安全性点検を実施し、計画的に修繕を行います。</p>
	④公共交通サービスの確保	<p>・デマンドタクシーは乗り合い制のため、待ち時間、移動時間がかかることや、先行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なければならない。</p> <p>デマンドタクシーのさらなる利便性向上は民衆圧迫にもつながり、調整が困難である。また経費が大きく市財政を圧迫していることから、運営・運用を見直すとともに、桜川市の将来を見据えた公共交通全体の見直しを行う。</p>