

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		
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	
					見込値	実績値	見込値	実績値	見込値	実績値	見込値	実績値	見込値
・市民 ・市内の道路		① 桜川市人口	人	見込値			45,122	44,571	44,020	43,190	42,571	41,952	
					実績値	46,575	45,673	45,105	44,449	43,826	43,190	42,444	
		② 市内道路延長(国道、県道、市道)	km	見込値				1,627	1,634	1,635	1,636	1,637	1,638
					実績値	1,627	1,627	1,626	1,626	1,626	1,621	1,619	
施策の意図	成果指標名	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	
				目標値	実績値	目標値	実績値	目標値	実績値	目標値	実績値	目標値	実績値
利用者が安全、快適に移動できるようにする。		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	%	目標値			23.5	23.5	23.5	24.0	24.5	25.0	
					実績値	23.3	23.0	18.4	19.2	17.8	18.6	19.5	
		② 市内の公共交通機関に満足している市民の割合	%	目標値				24.0	24.0	24.0	24.5	24.5	25.0
					実績値	22.3	24.4	16.7	18.5	15.4	13.2	16.4	
成果指標設定の考え方	○市内の道路交通については、①「市内の道路交通事情に市民がどの程度満足しているか」で把握する。 ○公共交通については、②「市民の公共交通に対する満足度」で把握する。												
	成果指標の把握方法と算定式等	○対象の桜川市人口は毎年10月1日現在の常住人口 ○「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」、「市内の公共交通機関に満足している市民の割合」は市民アンケートによる。											

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)
	○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。	○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?
	○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) ○平成26年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部が改正され、国は、コンパクトなまちづくりと一体となった面的な公共交通ネットワークの再編を目的し、『地域公共交通網形成計画』の策定を推奨している。 ○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当時のもののため現状にあっていない。)	○市内の公共交通機関に満足している市民の割合が非常に低いことから、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73.2%が70歳以上である事から、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 ○バス運行の要望がある(反対意見もあり) ○国・県道(都市計画道路を含む)の整備促進 ○幹線市道の整備(道路改良:舗装改修:排水整備) ○市道の危険箇所の整備(特に通学道路の整備)

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	18.6	19.5
				%							
② 市道の整備	市道	安全快適に移動できる	改良率	実績値	34.0	34.1	34.2	34.3	34.4	34.5	
				%							
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	542	557	
				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	13.2	16.4	
				%							

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)

施策のコスト	項目	単位	26年度実績		27年度実績		28年度予算	
			実績	予算	実績	予算	実績	予算
①本施策を構成する事務事業の数	①本施策を構成する事務事業の数	件	31		32		27	
	②施策事業費(一般財源以外)	千円	18,313		43,710		48,785	
	③施策事業費(一般財源)	千円	420,316		342,440		335,017	
	④施策事業費の計(②+③)	千円	438,629		386,150		383,802	
	⑤施策人件費(事務事業の人件費合計)	千円	50,881		46,922		45,932	
	⑥ 計 (④+⑤)	千円	489,510		433,072		429,734	

5. 施策に関連する主要事業等

関連する事務事業	区分	事務事業名	摘要	
			後期基本計画主要事業	後期基本計画主要事業
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、H27貢献度上位、H28優先度上位	
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		排水維持管理事業	H27貢献度上位、H28優先度上位	
事務事業		街路樹管理事業	H27貢献度上位	
事務事業		道路補修事業	H27貢献度上位	

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 checked="" 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 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、26年度は岩瀬地区が19.4%、真壁地区が18.0%、大和地区が21.4%全体では、18.6%に対し、27年度では19.5%と上がっている。地区別にみると岩瀬地区15.7%、真壁地区19.7%、大和地区28.6%であり、26年度と比較し本年度わずかに上がった要因は、震災後の復旧工事が進捗したと感じたり、一級市道の舗装改修を進めたことが要因と推測されるが、まだ安全・快適性を感じる割合は、目標値を大きく下回っている。</p> <p>・市内の公共交通機関に満足している市民の割合は、26年度13.2%に対し、27年度では16.4%と上がっている。</p> <p>・デマンド型乗合タクシーが利用しやすいと思っている割合は、26年度18.1%に対し27年度では20.3%と上がっている。2項目とも26年度と比較し本年度わずかに市民満足度が上がっているが、過去5年の実績を比較するとほぼ横ばいの状況である。</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>・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、27年度目標値24.5%に対し19.5%と5.0ポイント下回った。その要因は、道路施設、道路舗装等が老朽化し改修率が低迷し整備が遅滞している事が要因と推測される。</p> <p>・市内の公共交通機関に満足している市民の割合、27年度目標値24.5%に対し16.4%と8.1ポイント下回った。その要因は、デマンドタクシーは事前登録制・予約制であり、利用できる曜日や時間帯が限られること、自由に乗降できる公共交通機関がJR水戸線以外には市内にないこと、また県内で路線バスのない自治体が桜川市と筑西市のみであることなどが要因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25年4月1日道路現況調査により46.8%で、県内41位(県平均62.73%)であり、県西平均の62.01%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やコミュニティバス等による対策を講じている市町村が多い。</p> <p><近隣のデマンドタクシー等の導入状況></p> <p>■デマンドタクシー:筑西市、石岡市、笠間市、城里町、つくば市、土浦市等 44市町村のうち21市町村実施</p> <p>■コミュニティバス:笠間市、つくば市、土浦市等 44市町村のうち21市町村実施</p> <p>■無料バス:結城市、八千代町等 44市町村のうち8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>・総合計画策定時の市民アンケートでは、優先度は中上、満足度は低く、最優先課題項目となっている。</p> <p>・27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19.5%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>・27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16.4%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 27年度においては、「市道」と「自家用車で移動できる市民」「自転車移動できる市民」「公共交通を利用しない移動できない市民」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、「道路補修事業」「排水維持管理事業」「道路清掃管理事業」「デマンド交通運営事業」「街路樹管理事業」であった。</p> <p>・「道路補修事業」では、市内道路等557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、53件の関連事業を行った。</p> <p>・「道路清掃管理事業」において、市道80kmの除草を年2回以上行った。</p> <p>・「街路樹管理事業」において、484本の街路樹の剪定・防虫駆除(年2回以上)を行った。</p> <p>・「デマンド交通運営事業」において、現在稼働中のデマンド型乗合タクシーの効率的な運行を進めると共に、他の公共交通機関運行計画とあわせての公共交通の全体的なあり方を検討する中で、デマンドのあり方の検討の必要性を確認した。</p> <p>その他の事務事業では、</p> <p>・「自然災害対策・対応事業」では、台風18号災害に対し市道法面・路肩等の復旧工事を20件行った。</p> <p>・「橋梁長寿命化計画策定に伴う修繕事業」では、長寿命化計画に基づき15m以上の橋梁5橋の修繕設計・定期点検、2橋の修繕工事、15m以下の橋梁67件の定期点検を行った。</p> <p>・「道路改良事業」では15件の関連事業を行った。</p> <p>・「桜川市地域公共交通会議開催事業」では、市民の生活に必要な移動手段を確保するため、桜川市の公共交通のあり方とそれを示す「地域公共交通網形成計画」について協議を行った。</p> <p>・「主要地方道石岡筑西線整備期成同盟会参画事業」では、上曽トンネル早期完成をめざし石岡市と【勉強会】を発足し知事提案の手法による工事着手の可能性を精査した。</p> <p>・「赤浜上大島線、つくば益子線、東山田岩瀬線道路整備期成同盟会参画事業」では、東山田岩瀬線・真壁町下谷貝バイパスの整備を促進するため地権者の事業同意書を添付し茨城県に予算拡充の陳情書を提出した。</p> <p>・「水戸線整備促進期成同盟会参画事業」では、桜川のサクラをPRするポスター制作に10万円の助成を行った。</p>
-------------	---

8. 総合計画後期基本計画(H24~)の振り返り

区分	これまでの取組成果	今後の課題(未着手の事業、未達成の理由など)	今後の方針
施策全体	<p>・市道の道路改良率は平成24年度34.2%から平成27年度34.5%となり0.3ポイント、道路舗装率は同比較で0.47ポイント上昇した。</p>	<p>・平成27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」と答えた市民の割合が19.5%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、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市内の公共交通を見直し、充実させます。</p>	<p>・地域内外を結ぶ幹線道路、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>
基本事業	①国・県道の整備促進	<p>・国県道の整備進捗率は国道50号4車線化(長方地区)は、計画延長1.6km中0.4kmを供用開始した。県道つくば益子(鍛田バイパス)は30%長岡地区歩道整備は14%東山田岩瀬線バイパスは65%、石岡筑西線、上曽トンネル整備事業は、31%用地買収を完了している。</p>	<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>○要望必要性を勘案し幹線道路整備や新設改良工事を実施した。</p> <p>・市道の道路改良率は34.5%、舗装率は46.8%でわずかな上昇率であるが、着実に毎年上がっている。</p>	<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>・要望内容及び必要性・緊急性を勘案して、市道の新設改良工事を行います。一級市道の舗装整備を補助金を活用し推進します。</p>
	③市道の危険箇所の整備	<p>○道路の損傷や危険箇所の把握に努めその改善に取り組んでいる。</p> <p>・毎年500件以上の補修整備案件を実施している。平成25年度より橋梁・道路付属施設的安全確保を図るため、長寿命化計画を策定し、定期点検、修繕工事を実施している。</p>	<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・補修を計画的に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、道路の損傷や危険箇所の把握に努め、その改善に努めます。また、老朽化した橋梁・道路付属施設の長寿命化を図るため定期点検を実施し、計画的に修繕工事を行います。</p>
	④公共交通サービスの確保	<p>・交通弱者の移動手段として、デマンドタクシーの運用について利便性の向上を図った。</p>	<p>・市民や観光客の公共交通に対するニーズに対応するには、デマンドタクシーだけでは困難である。デマンドタクシーの再検証をし、またその他の新交通システムも含めた市内の公共交通全体を見直す必要がある。</p>