

# 令和2年度 基本施策評価シート

作成日 令和2年5月20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。	
長崎市第四次総合計画[後期基本計画] 基本施策掲載ページ		147ページ ~ 148ページ	
基本施策主管課名	土木企画課	所属長名	谷口 伸二
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

Cc 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

### 判断理由

- ・基本施策の成果指標3つのうち、100%以上の目標達成率が半数以下の1つで、目標達成率が95%未満の低いものもあるため「C」とする。
- ・個別施策の成果指標4つのうち、100%以上の目標達成率が半数以下の1つで、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が令和元年6月に全線4車線で運用が開始された。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、芒塚インターチェンジ橋の下部工工事が竣工するなど着実に事業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31年4月にトンネルが貫通するなど、令和2年度の開通に向け、着実に事業進捗が図られている。
- ・長崎外環状線(新戸町～江川町工区)のうち、新戸町インターチェンジ部については一部工事に着手され、江川町工区においては用地取得が進められるなど、着実に事業進捗が図られている。
- ・JR長崎本線連続立体交差事業の高架施設工事や駅舎建築工事等が完成し、鉄道の高架切替えにより、4箇所踏切が除却された。
- ・地域高規格道路長崎南北幹線道路及び西彼杵道路の未着手区間について、事業化に至っていない。
- ・国道499号(栄上工区、岳路工区)、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進捗が図られているが、用地交渉等が難航しており事業が長期化している。
- ・個別施策評価指標3つのうち、2つの指標が100%未満の達成率となっていることから、今後においては、さらに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)」

- ・バス空白地域などにおけるコミュニティバスやデマンド交通などの運行や離島航路の維持などにより、公共交通機関の維持・確保が図られた。
- ・市民主体による県下一斉スマートムーブウィークの実施などにより、公共交通機関利用の周知及び促進が図られた。
- ・諏訪神社電停や長崎駅前電停のバリアフリー化については、関係機関が多岐にわたることなどがら協議・調整に時間を要している。
- ・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ことから、令和元年度も引き続き事業を推進することで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	R元	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) ※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	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%	

※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、長崎南北幹線道路や西彼杵道路の未着手区間の早期事業化、幹線道路である国道34号、国道499号、国道202号、長崎外環状線などの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、国や県などに対して要望を行う。
- (2) 補助幹線道路である中川鳴滝3号線や新地町稲田町線などの路線について、引き続き、整備を推進する。
- (3) 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、離島航路などについて、利用実態等を踏まえながら、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。
- (4) 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。
- (5) 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「Cc」については、所管評価のとおり。

## 令和2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 象 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	谷口 仲二			

### 令和元年度 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地方公共団体や関係団体で設立した期成会を中心に積極的に要望を行った。
- 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や、県・市合同で積極的に要望を行った。
  - ・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)等の早期整備に向け、県や県議会に対して、本市と関係団体で設立した協議会を中心に積極的に要望を行った。
- 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、新地町稲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
- ・JR長崎本線連続立体交差事業の早期完成に向け、国・県等に対し積極的に要望を行うとともに、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。
  - ・馬町交差点の改良に向け、国や県、警察等の関係機関と協議・調整を行った。

### 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	1.40	
		達成率	52.0%	52.0%	50.0%	60.0%	
【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	73.8	
		達成率		100.0%	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	49.3	
		達成率		99.6%	94.8%	91.3%	

※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"> <li>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、令和元年6月に全線4車線で運用が開始された。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、芒塚インターチェンジ橋の下部工工事が竣工するなど、令和3年度中の4車線化に向け着実に事業の進捗が図られた。</li> <li>地域高規格道路長崎南北幹線道路の未着手区間である長崎市茂里町～西彼杵郡時津町間について、ルート選定委員会による概略ルートの検討や地域住民との意見交換会が開催され、令和2年3月に同委員会より長崎県に対し概ねのルート案の提言がなされるなど、事業化に向けた進捗が図られた。</li> <li>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着実に事業の進捗が図られた。また、未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)については、令和元年度に事業化に向けた概略ルート等の検討を行う道路計画検討委員会が設置され、2回開催された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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の4車線化が完成したことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できるようになった。</li> <li>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、長崎南北幹線道路の未着手区間における概略ルートの提言及び西彼杵道路の未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)の事業化に向けた概略ルート等の検討が進められていることから、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。</li> </ul>
<p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道34号の新日見トンネルについて、平成31年4月にトンネルが貫通するなど、令和2年度の開通に向けて着実に事業の進捗が図られた。また、主要渋滞区間内にある諏訪神社前バス停(都心部向け)や切通バス停(郊外向け)にバスベイが整備された。</li> <li>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、道路拡幅や歩道整備、用地買収などが進むなど、着実に事業の進捗が図られた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道34号の主要渋滞区間におけるバスベイ整備により交通混雑の緩和や交通事故の防止が図られたことで、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車線化の事業進捗が図られたことにより、市民がより迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。</li> <li>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たことにより、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。</li> <li>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きたことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。</li> </ul>
<p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>江平浜平線、中川鳴滝3号線、虹が丘町西町1号線、新地町稲田町線などの路線において整備を行った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備の進捗が図られたことで、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。</li> </ul>
<p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR長崎本線連続立体交差事業の高架施設工事や駅舎建築工事等が完成し、鉄道の高架切換えにより4箇所踏切が除却された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却により踏切による渋滞が解消されたことで、市民が迅速かつ安全・快適に移動できるようになった。</li> </ul>

## 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広域幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路長崎南北幹線道路及び西彼杵道路の未着手区間について、事業化に至っていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間や事業期間が長く、多額の事業費がかかることから、ルート選定の検討など事業化前の検討に時間を要しているため。</li> </ul>
<p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、事業が長期化している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・県の予算確保や用地交渉等が難航しているため。</li> </ul>
<p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在整備中の多くの路線で事業が長期化している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の予算確保や用地交渉等が難航しているため。</li> </ul>
<p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・馬町交差点の改良については、渋滞対策や電停バリアフリー化など複数の課題を同時に解決する具体的な整備計画の策定に時間を要している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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でも特に交通量の多い交差点であり、電停バリアフリー化と渋滞対策が相反する関係にある。</li> <li>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。</li> </ul>

## 今後の取組方針

<p>①広域幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・一般国道499号の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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗を図るため、引き続き、予算確保に向け国や県に対して要望を行うとともに、整備を推進する。</li> </ul>
<p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR長崎本線連続立体交差事業による側道整備などの早期完成を図るため、本市施行の関係事業と十分な調整や連携を図る。</li> <li>・馬町交差点の改良については、引き続き、国や県、警察等の関係機関との協議・調整を進め、早期に具体的な整備計画を整理し、関係機関が連携し対策を実施する。</li> </ul>

No.	事業名・担当課・事業目的・概要	区分	平成30年度	令和元年度
1	(事業名) 【補助】道路新設改良事業 江平浜平線  【土木建設課】  (事業目的) 江平地区の交通環境の改善及び居住環境の向上、市内交通混雑の緩和を図るため、道路の新設と拡幅改良を行うもの。  (事業概要) 【事業期間】平成9年度～令和5年度 【総事業量】L=2,260m、W=9.75m 【総事業費】3,900,000千円 【事業費累計】3,101,074千円	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	69.7 %	82.4 %
		実績値	65.0 %	79.5 %
		達成率	93.3 %	96.5 %
		決算(見込)額	52,131,766 円	566,826,250 円
		当該年度執行率	22.0 %	83.3 %
		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) 工事延長L=90.0m、支障物件移設補償3件を実施した。  (成果・課題等) トンネル工事において、新幹線工事と工事通路が重複することによる工程調整と周辺住民との協議に日数を要し、工事着手が遅れたことにより、184,357千円を繰り越した。今後は、早急な事業期間内の完成を目指し、工事の早期完了を図る。	(取組実績) 工事L=266.4m、用地取得A=388.75㎡、移転補償2件を実施した。  (成果・課題等) 道路改良工事と並行して整備が必要な河川工事の施工範囲の検討に日数を要し、工事着手が遅れたことにより、113,836千円を繰り越した。事業期間内の完成を目指し、今後も当該箇所の用地交渉を進め、引続き用地取得と事業進捗を図る。		
2	(事業名) 【補助】道路新設改良事業 中川鳴滝3号線  【土木建設課】  (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。  (事業概要) 【事業期間】平成12年度～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】1,659,071千円	実施年度	平成12～令和7年度	
		成果指標	事業進捗率(事業費ベース)	
		目標値	39.0 %	40.5 %
		実績値	38.9 %	40.5 %
		達成率	99.7 %	100.0 %
		決算(見込)額	111,680,614 円	65,071,926 円
		当該年度執行率	95.9 %	100.0 %
		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) 用地取得A=6.05㎡、建物補償2件を実施した。  (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。	(取組実績) 用地取得A=284.78㎡、移転補償1件、建物調査等を実施した。  (成果・課題等) 早期の工事实施を見込み建物等調査等を重点的に行った。当該箇所の用地交渉を進め、引続き用地取得と事業進捗を図る。		

No.	事業名・担当課・事業目的・概要	区分	平成30年度	令和元年度
3	(事業名) 【補助】道路新設改良事業 清水町白鳥町1号線  【土木建設課】  (事業目的) 西町地区の交通環境の改善及び居住環境の向上、歩行者の安全確保を図るため、道路の新設と拡幅改良を行うもの。  (事業概要) 【事業期間】平成23年度～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】1,044,646千円	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	56.6 %	57.2 %
		実績値	54.1 %	57.1 %
		達成率	95.6 %	99.8 %
		決算(見込)額	31,546,894 円	51,321,982 円
		当該年度執行率	41.1 %	96.7 %
		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) 建物調査4棟、用地取得242.3㎡を実施した。  (成果・課題等) 用地取得が一部難航したことから45,273千円を繰越した。 今後も交渉を進め、用地取得の進捗を図る。	(取組実績) 移転補償2件を実施した。  (成果・課題等) 移転補償が難航しているが、今後も早期の工事実施を見込み、当該箇所の用地交渉を進め、引き続き用地取得と事業進捗を図る。		
4	(事業名) 【補助】道路新設改良事業 虹が丘町西町1号線  【土木建設課】  (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、道路の新設を行うもの。  (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】2,403,626千円	実施年度	平成9～令和7年度	
		成果指標	事業進捗率(事業費ベース)	
		目標値	56.4 %	59.9 %
		総事業進捗率	55.2 %	60.1 %
		達成率	97.9 %	100.3 %
		決算(見込)額	61,984,582 円	197,570,720 円
		当該年度執行率	48.4 %	95.0 %
		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) 橋梁検査路工事、舗装工事 L=120m及び切土掘削工事 V=9,110m3を実施した。  (成果・課題等) 橋梁検査路の設置及び橋面舗装が完了し、引続き切土掘削工事に着手し、事業進捗が図れた。	(取組実績) 切土掘削工事V=19,630m3及び舗装工事L=217mを実施した。  (成果・課題等) 工事が片側からしか施工できず連続した工事の施工が出来ないことから10,473千円を繰り越した。 今後も用地交渉を進め、用地取得と事業期間内での事業進捗を図る。		

No.	事業名・担当課・事業目的・概要	区分	平成30年度	令和元年度	
5	(事業名) 【補助】都市計画街路整備事業 新地町稲田町線  【土木建設課】  (事業目的) 十善寺地区の交通環境の改善及び居住環境の向上、まちなかの回遊性向上を図るため、道路の拡幅改良を行うもの。  (事業概要) 【事業期間】平成12年度～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】3,089,899千円	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	78.3 %	77.8 %	
		実績値	76.4 %	77.6 %	
		達成率	97.6 %	99.7 %	
		決算(見込)額	46,085,778 円	92,721,028 円	
		当該年度執行率	36.5 %	94.7 %	
		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=124.0m、移転補償9件を実施した。  (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。	(取組実績) 工事L=13.5m、用地取得A=14.5㎡、移転補償2件、建物調査を実施した。 また、用地交渉に不測の日数を要し、建物移転補償を令和2年度に繰り越した。  (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	(事業名) 【補助】都市計画街路整備事業 大黒町恵美須町線  【土木建設課】  (事業目的) 長崎駅周辺の交通環境の改善及び歩行者の安全確保を図るため、道路の拡幅改良を行うもの。  (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	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	1.0 %			0.9 %	
総事業進捗率	0.7 %			0.9 %	
達成率	70.0 %			100.0 %	
決算(見込)額	4,095,237 円			5,699,580 円	
当該年度執行率	27.3 %			100.0 %	
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。  (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、引き続き交渉を行う。			(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) 事業者の移転候補地の調整を進めており、今後も具体的な移転交渉を実施し、事業進捗に努める。	



## 令和2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	赤倉 史明

### 令和元年度 of 取組概要

①公共交通機関の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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い、基本方針の決定及び計画素案の策定を行った。</li> <li>・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】</li> <li>・長崎～伊王島～高島間と池島～神浦間の航路の維持を図った。</li> </ul>
②公共交通機関の利便性向上と利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーが運行する5地区のうち収支率の低い3地区(北大浦・金堀・西北)のダイヤ見直しについて、事業者や地元住民と協議・調整を進めた。</li> <li>・路面電車において、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、事業者が実施する全国相互利用交通系ICカード(ニモカ)の導入に対して支援を行うとともに、円滑に移行するための周知協力を行った。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・公共交通機関への乗換えを促すため、官民連携してノーマイカー及びエコドライブを推進する長崎ノーマイカーとくたく運動を共催するとともに、長崎市版「COOL CHOICE運動(※1)」の実施や県下一斉スマートムーブ(※2)ウィーク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促進を図った。【D1-1及びD3-1へ再掲】</li> </ul> <p>※1 地球温暖化防止のため「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> <p>※2 スマートムーブ・・・公共交通機関利用への転換、エコドライブの実施及びカーシェアリングの実施など、エコで賢い移動方法のこと。</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	163.9
		↑ 実績値	155.7	156.2	154.8	150.0	
		↑ 達成率	95.1%	95.4%	94.4%	91.5%	

## 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"> <li>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、都市交通審議会委員、市議会議員との意見交換を行った。</li> <li>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】</li> <li>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)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者や国・県との意見交換により、公共交通機関が目指すべき姿や課題解決の方向性について認識を共有した。</li> <li>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】</li> <li>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。</li> </ul>
<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"> <li>乗合タクシーのダイヤ見直し案の策定のため、事業者や地元との意見交換や、利用者アンケートを実施した。</li> <li>交通事業者が実施する全国相互利用交通系ICカード(ニモカ)導入に対して支援を行った。</li> <li>市民主体によるスマートムーブイベントが開催され、ながさきエコライフ・フェスタ(参加者数:62,000人)等においてノーマイカーとくたく運動を周知し、公共交通機関の利用を促した。【D1-1から再掲】</li> <li>県下一斉スマートムーブウィークとの連動により、スマートムーブへの取組みを促した。【D1-1から再掲】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーのダイヤ見直し案の策定にあたっては、意見交換やアンケート調査で実態に即すことにより、利用者への影響をできる限り低減させた。</li> <li>全国相互利用交通系ICカード(ニモカ)の導入により、積増箇所が大幅に増えるなど、公共交通機関の利便性向上が図られた。</li> <li>スマートムーブへの取組みにより、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】</li> </ul>

## 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"> <li>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、正案の策定に至っていない。</li> <li>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及びD3-1へ再掲】</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を取り巻く環境が大きく変化しつつあり、交通事業者との取り組むべき方向性の共有や、国の現行法に基づく新たな計画制度との整合など、慎重な検討を要しているため。</li> <li>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及びD3-1へ再掲】</li> <li>少子化による島内人口の減少に加え、航路利用者が短区間(伊王島～高島間)の利用へとシフトしている傾向にあるため。</li> </ul>
<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"> <li>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、渋滞対策も含めた複数の課題を同時に解決する具体的な整備計画の策定に時間を要している。</li> <li>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、実現に向けた関係者との調整に時間を要している。</li> <li>ノーマイカーの取組みについて、市民全体では参加者が増加しているが、率先行動すべき市職員において参加者が減少している。【D1-1から再掲】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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でも特に交通量の多い交差点であり、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り、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。</li> <li>長崎駅前電停のバリアフリー化については、関係機関が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。</li> <li>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といった意見がある。総じて意識の高まりが不足していると考えられる。【D1-1から再掲】</li> </ul>

## 今後の取組方針

### ①公共交通機関の維持

・公共交通総合計画については、交通事業者等との協議・調整を踏まえ早期に策定する。策定後は、市民、交通事業者及び行政が連携して計画を推進していくとともに、路線網や運行形態の見直し及び地域の移動手段の確保は行政が主体的かつ積極的に関与していく。

・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、早期実現に向け取り組んでいく。

・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】

・県下一斉スマートムーブウィークとの連動により、スマートムー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30年度	令和元年度
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		
		成果指標	年間輸送人員(長崎～伊王島～高島航路)	
		目標値	177,000 人	181,600.0 人
		実績値	176,368 人	176,101.0 人
		達成率	99.6 %	97.0 %
		決算(見込)額	68,354,733 円	78,077,736 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29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。事業者が算出した、令和元年度の年間輸送人員目標値を設定した。
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	128,000 人	127,000.0 人
		実績値	127,501 人	110,502.0 人
		達成率	99.6 %	87.0 %
		決算(見込)額	76,018,685 円	73,342,378 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。	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(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: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。	(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(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:110,502人(9路線合計) ・目標を達成できなかったが、各路線の運行により住民の利便性向上が図られた。		