

基本施策 E 7 道路・交通の円滑化を図ります

主管課：土木企画課

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 d 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	H29	H30	R元	R2	R3	
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	63.0	62.0	61.0	60.0	60.0
			実績値	60.0	58.0	54.0	56.0	
			達成率	104.8%	106.5%	111.5%	106.7%	
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	74.3	77.2	74.0	71.6	
			達成率	92.9%	96.5%	92.5%	89.5%	
【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	67.0
			実績値	64.7	63.7	63.8	63.2	
			達成率	96.6%	95.1%	95.2%	94.3%	

※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

(1) 本部会における意見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対する意見

(1) 評価（成果と効果）を見ると、道路の整備促進により安全・快適が図られていることは分かるが、整備後の実際の交通状況や市民の感覚といった視点からの評価が必要ではないか。

- (2) 今後はカーシェアも公共交通の一部として利活用を考える必要があるのではないか。
- (3) スマートムーブに取り組もうと思っても、地区によっては土日の公共交通機関の本数が激減しており、難しいのではないか。

カ 審議会における施策推進に向けた提言

- (1) 長崎市は「ゼロカーボンシティ長崎」を宣言したが、道路や交通の円滑化も重要な役割を果たすものだと考える。環境部だけでなく、土木部における脱炭素に向けた主体的な取り組みもより重要になっている。
- (2) 政府が2030年にガソリン車の新規販売の禁止を打ち出している。市としてもこれを踏まえた道路整備や自転車の通行も意識する必要がある。
- (3) GIS（地理情報システム）やWebのマップ情報等で、市内の道路整備の状況、円滑化や安全性への対処状況が情報として視覚的、一覽的に見えると施策の取り組みがわかりやすい。
- (4) 長崎電気軌道が始めた運行状況YouTubeは、どこからでも電車の位置がわかり本当に便利である。長崎市でもこれに協力してアプリにするなどはできないか。
- (5) ハブバス停は単なるバス待ちの場所ではなく、必ず一定の人が滞留する場所と見方を変えるとよいのではないか。ハブバス停が住吉や矢上といった商店街に近いところであれば、商店街の皆さんと連携し、商店街活性化の資金でバス待ちサロンを作ってもらい、ここを情報発信・交流の場とすることで、飲食や買い物に行きやすくなり、地域活性化にも役立つのではないか。
- (6) 若葉町周辺の渋滞、宝栄町の交差点の渋滞は改善できないのか。
- (7) バスの出発地と到着地との間の距離が長く、路線ルート、途中経由地がわかりづらい。観光にバスが使いにくいのもルートが大変わかりづらいからではないか。