

令和3年度 基本施策評価シート

作成日 令和3年 5月18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、公共交通対策室、長崎駅周辺整備室、環境政策課 | | |

基本施策の評価

Cd 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

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すべてが100%未満の目標達成率で、目標達成率が95%未満の低いものもあるため「d」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インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間の4車線化については、令和3年度中の供用開始に向けて着実に事業の進捗が図られている。
- ・一般国道34号の新日見トンネルについて、令和3年2月に下り線のトンネルが完成し、同年3月には4車線化が完了した。
- ・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続いて江川町工区においても用地取得が完了し工事に着手されるなど、着実に事業進捗が図られている。
- ・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は、事業化に至っていない。
- ・一般国道499号の栄上工区、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。
- ・個別施策評価指標のすべての達成率が100%未満で達成率が低いものもあることから、今後においては、さらに事業進捗を図り、目標値を達成できるよう取り組む必要がある。

(2)「公共交通の利便向上と確保(E7-2)」

- ・人口減少などによる利用者減少が続いている中、さらに新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が急激に減少しており、大幅な減便など公共交通の維持が危惧されている。
- ・公共交通機関を維持するための取組みなどを示した「長崎市公共交通総合計画」や「航路改善計画」を策定するとともに、既存路線網の再編を更に後押しするため、「長崎市地域公共交通計画(法定計画)」の策定に着手した。
- ・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並びに離島航路の維持などにより、公共交通機関の維持・確保が図られている。
- ・公共交通の運行継続に向けて、路線バス、路面電車、タクシーの各事業者に市独自の支援を行った。
- ・諏訪神社電停のバリアフリー化は、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。
- ・スマートムーブの取組みの実施などにより、公共交通機関利用の周知及び促進が図られた。
- ・個別施策評価指標において達成率が100%未満で減少傾向にあることから、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 | 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

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、高規格道路長崎南北幹線道路や高規格道路西彼杵道路の未着手区間の早期事業化、幹線道路である一般国道34号、国道202号、国道499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号線や清水町白鳥町1号線などの路線について、引き続き、整備を推進する。
- (3) 「長崎市公共交通総合計画」に掲げる取組みの方向性に従い、維持・確保に向けた対応策を市民や公共交通事業者と一体となって推進していくとともに、「長崎市地域公共交通計画(法定計画)」を令和3年度に策定する。
- (4) コミュニティバスや乗合タクシー、離島航路などは、利用実態等を踏まえるとともに、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への見直しや「航路改善計画」に掲げる方策を実施し、路線や航路の維持に努める。
- (4) 公共交通はポストコロナの社会でも必要不可欠な社会基盤であることから、交通事業者の実情を把握しながら、可能な限り支援を検討していく。
- (5) 諏訪神社電停のバリアフリー化は、引き続き、関係機関や地元と協議・調整を進め、早期実現を目指す。
- (6) 県、関係団体との連携を深め、公共交通機関への乗換えを促すスマートムーブの取組みの推進に努める。

二次評価(施策評価会議による評価)

- 基本施策の評価「Cd」については、所管評価のとおり。
- 高齢化が進む中、デマンド交通等の在り方については、より積極的に検討を進めていってほしい。

令和3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 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 伸二 | |

令和2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～長崎芒塚インターチェンジ間の令和3年度の完全4車線化に向け、国等に対して積極的に要望を行った。
 - ・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、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、国や県等に対して積極的に要望を行った。
- ② 幹線道路網の整備促進
- ・一般国道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、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を中心に、国等に対して積極的に要望を行った。
 - ・一般国道499号(栄上・岳路工区)、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)等の早期完成に向け、本市と関係団体で設立した協議会を中心に、県や県議会に対して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
- ・一般国道34号馬町交差点の改良に向け、道路管理者や交通管理者、軌道事業者、地元自治会などの関係者と協議・調整を進めた。
 - ・一般国道202号(福田本町工区・小浦工区)の早期整備に向け、本市と関係団体で設立した協議会を中心に、県や県議会に対して積極的に要望を行った。

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 | H29 | H30 | R元 | R2 | R3 |
|--|-----------------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 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 | 1.50 | 1.40 | 1.44 | |
| | | 達成率 | 52.0% | 50.0% | 60.0% | 56.0% | |
| 【補助代替指標】※1 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 | 100.0 |
| | | 実績値 | 26.3 | 73.5 | 73.8 | 73.8 | |
| | | 達成率 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 73.8% | |
| 【補助代替指標】※2 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 | 60.0 |
| | | 実績値 | 45.8 | 47.4 | 49.3 | 56.2 | |
| | | 達成率 | 99.6% | 94.8% | 91.3% | 98.6% | |

※1 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

※1 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

※2 補助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

※2 江平浜平線、中川鳴滝3号線など6路線全体の整備率(工事に着手した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"> 九州横断自動車道長崎大分線のうち、長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間の4車線化について、土工事は完了していないものの、予定している令和3年度中の供用開始に向け、着実に事業の進捗が図られた。 | <ul style="list-style-type: none"> 九州横断自動車道長崎大分線の長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間の4車線化の事業進捗が図られたことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 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～西彼杵郡時津町野田郷間について、ルート選定委員会からの提言(令和2年3月)を受け、長崎県において、都市計画決定に向けた詳細なルートやインターチェンジの位置・構造などの検討が進められるなど、事業化に向けた進捗が図られた。 | <ul style="list-style-type: none"> 高規格道路長崎南北幹線道路の未着手区間の事業化に向けた検討が進められていることにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 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3年2月に、道路計画検討委員会より長崎県に対し、概略ルートや優先整備区間などの提言がなされた。 | <ul style="list-style-type: none"> 高規格道路西彼杵道路のうち、事業中の時津工区が令和4年度の完成を目指し着実に進捗が図られていること、また、未着手区間(西海市大串～西彼杵郡時津町日並郷)における概略ルート等の提言がなされるなど、事業化に向けた検討が進められていることにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |
| <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道34号の新日見トンネルについて、令和3年2月に下り線のトンネルが完成し、同年3月には4車線化が完了した。 | <ul style="list-style-type: none"> 一般国道34号の4車線化が完成し、交通混雑の緩和や交通事故の防止が図られたことで、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境になった。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 一般国道499号(栄上・岳路工区)の道路拡幅、長崎外環状線(新戸町～江川町工区)の道路整備について、用地買収や工事などが進み、着実に事業の進捗が図られた。 | <ul style="list-style-type: none"> 一般国道499号(栄上・岳路工区)、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。 |
| <p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。(6路線) | <ul style="list-style-type: none"> 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。 |
| <p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道34号の切通バス停(都心部向け)にバスベイが整備された。 一般国道202号の福田本町工区において、歩道やバスベイ整備に向けて、事業の進捗が図られた。また、小浦工区において、令和2年度から交通安全対策事業に着手された。 | <ul style="list-style-type: none"> バスベイ整備や歩道整備の進捗が図られたことにより、市民が安全・快適に移動できる環境に近づいた。 |

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"> ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間が長いこと、ルートの線形やインターチェンジの位置・構造など検討すべき項目が多岐にわたり、時間を要しているため。 |
| <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道499号(栄上工区)や長崎外環状線(新戸町～江川町工区)等について、事業が長期化している。 | <ul style="list-style-type: none"> ・用地交渉等に時間を要しているため。 |
| <p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在整備中の多くの路線で事業が長期化している。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国の予算確保や用地交渉等が難航しているため。 |
| <p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道202号(福田本町工区)において、事業が長期化している。 ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・用地交渉等に時間を要しているため。 ・諏訪神社電停が立地する馬町交差点は、一般国道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、渋滞対策と電停バリアフリー化を実現する上で、関係機関が多岐にわたり、協議・調整に時間を要しているため。 |

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"> ・九州横断自動車道長崎大分線の長崎インターチェンジ～長崎芒塚インターチェンジ間の4車線化については、令和3年度中の完成に向け、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。 ・高規格道路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、並びに高規格道路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、国や県などに対して期成会を中心に要望を行う。 |
| <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道499号(栄上工区・岳路工区)の早期完成に向け、引き続き、県や県議会に対して協議会を中心に要望を行う。 ・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、県や県議会に対して協議会を中心に要望を行う。 ・その他の幹線道路については、事業中区間の早期完成、未整備区間の早期事業化に向け、引き続き、国や県などに対して要望を行う。 |
| <p>③補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、用地交渉における民間活力の導入を検討し、整備を推進する。 |
| <p>④既存道路の安全性・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道34号の馬町交差点の改良については、引き続き、道路管理者や交通管理者、軌道事業者などの関係機関や地元住民との協議・調整を進め、早期着手を目指す。 ・一般国道202号(福田本町工区・小浦工区)の早期完成に向け、引き続き、県や県議会に対して協議会を中心に要望を行う。 |

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 令和元年度 | 令和2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である。 (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】 3,359,073千円 | 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 | 82.4 % | 86.7 % |
| | | 総事業進捗率 | 79.5 % | 86.1 % |
| | | 達成率 | 96.5 % | 99.3 % |
| | | 決算(見込)額 | 566,826,250 円 | 257,998,881 円 |
| | | 当該年度執行率 | 83.3 % | 91.7 % |
| | | 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=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。 | (取組実績) 工事L=524m、用地取得A=395.08㎡、橋梁詳細設計等を実施した。 (成果・課題等) 道路改良工事において、地元との騒音対策の協議に不測の日数を要し、工事着手が遅れたことにより、23,490千円を繰り越した。今後も用地交渉を進め、引き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である。 (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】 1,720,099千円 | 実施年度 |
| 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | | | |
| 目標値 | 40.5 % | | | 42.0 % |
| 総事業進捗率 | 40.5 % | | | 42.0 % |
| 達成率 | 100.0 % | | | 100.0 % |
| 決算(見込)額 | 65,071,926 円 | | | 61,028,370 円 |
| 当該年度執行率 | 100.0 % | | | 98.4 % |
| 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=284.78㎡、移転補償1件、建物調査等を実施した。 (成果・課題等) 早期の工事実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。 | | | (取組実績) 工事L=40m、用地取得A=319.84㎡、工作物補償1件、測量設計等を実施した。 (成果・課題等) 起点付近の工事に着手した。当該箇所に未買収地があるので、引続き用地交渉を進め、工事の進捗を図る。 |

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 令和元年度 | 令和2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～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】1,067,677千円 | 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 | 57.2 % | 59.0 % |
| | | 総事業進捗率 | 57.1 % | 58.2 % |
| | | 達成率 | 99.8 % | 98.6 % |
| | | 決算(見込)額 | 51,321,982 円 | 2,905,100 円 |
| | | 当該年度執行率 | 96.7 % | 17.5 % |
| | | 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) 移転補償2件を実施した。 | (取組実績) 建物調査を3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、引続き用地取得と事業進捗を図る。 | (成果・課題等) 国の3次補正に伴う道路詳細設計委託が年度内に完了しなかったため、13,600千円を繰り越した。 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性の向上を図るため、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】2,563,220千円 | 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 | 59.9 % | 65.1 % |
| | | 総事業進捗率 | 60.1 % | 64.1 % |
| | | 達成率 | 100.3 % | 98.5 % |
| | | 決算(見込)額 | 197,570,720 円 | 159,594,400 円 |
| | | 当該年度執行率 | 95.0 % | 79.6 % |
| | | 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) 切土掘削工事V=19,630m ³ 及び舗装工事L=217mを実施した。 | (取組実績) 工事L=605m及びトンネル詳細設計、橋梁詳細設計等を実施した。 | | |
| | (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の事業進捗を図る。 | (成果・課題等) 道路改良工事において、地元との粉塵対策の協議に不測の日数を要し、工事着手が遅れたことにより、40,880千円を繰り越した。 今後も用地交渉を進め、用地取得と事業期間内の事業進捗を図る。 | | |

| No. | 事業名・担当課・事業目的・概要 | 区分 | 令和元年度 | 令和2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】3,182,620千円 | 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 | 77.8 % | 79.7 % | |
| | | 総事業進捗率 | 77.6 % | 78.9 % | |
| | | 達成率 | 99.7 % | 99.0 % | |
| | | 決算(見込)額 | 92,721,028 円 | 50,950,834 円 | |
| | | 当該年度執行率 | 36.5 % | 61.3 % | |
| | | 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、建物転移補償を令和2年に繰り越した。 (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。 | (取組実績) 工事L=158m、移転補償3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、建物転移補償を令和3年に繰り越した。 (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9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】34,930千円 | 実施年度 | 平成26～令和9年度 | | |
| | | 成果指標 | 事業進捗率(事業費ベース) | | |
| | | 目標値 | 0.9 % | 1.0 % | |
| | | 総事業進捗率 | 0.9 % | 0.9 % | |
| | | 達成率 | 100.0 % | 90.0 % | |
| | | 決算(見込)額 | 5,699,580 円 | 474,100 円 | |
| | | 当該年度執行率 | 100.0 % | 8.9 % | |
| | | 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3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 | 公共交通対策室 | 所属長名 | 金原 哲治 | | |

令和2年度 of 取組概要

| |
|---|
| <p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年6月に、長崎市の持続可能な公共交通のあり方、取り組むべき方向性を示す「長崎市公共交通総合計画」を策定した。 ・既存路線網の再編を更に後押しするため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴い、新たに法定協議会を設置し「長崎市地域公共交通計画(法定計画)」の策定に着手した。 ・ハブ&スポーク型運行(※1)による路線再編に向け、事業者や地域住民と協議を進めるとともに、事業者が実施する乗継割引システムの導入に対して支援した。 ・縁辺部における新たな仕組みづくりに向け、地元住民等と自家用有償旅客運送に係る意見交換を進めた。 ・長崎～伊王島～高島間と池島～神浦間の航路の維持を図るとともに、長崎～伊王島～高島間は、令和3年3月に、維持するための方策を示す「航路改善計画」を策定した。 ・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)を運行した。 <p>【D1-1へ再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い利用者が大幅に減少したため、各交通事業者に対して支援金を支出した。【D1-1へ再掲】 <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"> ・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)の運行内容を見直した。 ・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した。 ・諏訪神社電停のバリアフリー化は、継続して道路管理者や交通管理者、軌道事業者などの関係機関と協議、調整を行った。 ・長崎駅前電停のバリアフリー化は、新幹線開業時(令和4年秋)までに、長崎県において横断歩道橋にエレベーターを整備することで協議が整った。 ・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スマートムーブの取組みを実施するとともに、長崎市版「COOL CHOICE運動(※2)」の実施や県下一斉スマートムーブ(※3)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から再掲】 <p>※1 ハブ&スポーク型運行…系統分岐点付近に乘継ぎ拠点(ハブ)を整備し、乗継ぎ拠点から行き先ごとに路線を分けて運行する運行形態</p> <p>※2 COOL CHOICE運動…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>※3 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 | H29 | H30 | R元 | R2 | R3 | |
|--------------------------|-----------------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 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 | 156.2 | 154.8 | 150.0 | 128.3 | |
| | | | 達成率 | 95.4% | 94.4% | 91.5% | 78.3% | |

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"> ・令和2年6月に「長崎市公共交通総合計画」を策定し、その取組みの方向性に沿って、ハブ&スポーク型運行による路線再編に向け、事業者や地域住民と協議を進めた。 また、縁辺部における新たな仕組みづくりに向け、地元住民等と自家用有償旅客運送に係る意見交換を進めた。さらに、既存路線の再編を更に後押しするため、「長崎市地域公共交通計画(法定計画)」の策定に着手した。 | <ul style="list-style-type: none"> ・「長崎市公共交通総合計画」に掲げる取組みの方向性に沿って、具体的な施策に取り組むことで、公共交通の現状に対する地域住民の理解が深まるとともに、ハブ&スポーク型運行への路線再編は、収支改善が期待でき、周辺部の運行便数の維持につながった。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ハブ化した栄上バス停(三和地域センター内)での乗継ぎでは、直通並みの運賃負担となるよう、事業者の協力が得られ、令和3年4月より運賃割引サービスが運用開始となり、市民の負担軽減が図られた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・負担軽減によって利用者数を維持することで、公共交通の維持に寄与した。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・長崎～伊王島～高島間の航路は、関係機関や住民代表者で構成する協議の場を経て、令和3年3月に運行経費削減や収益増加策を取りまとめた「航路改善計画」を策定した。 | <ul style="list-style-type: none"> ・関係者が長崎～伊王島～高島航路の改善計画を実施することで、収支改善が期待でき、航路の維持につながった。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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】 | <ul style="list-style-type: none"> ・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】 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・離島地区と本土とをつなぐ離島航路の運航を支援し、航路を維持した(2航路)。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ関連では、路線バス、路面電車、タクシーの各事業者に市独自の支援金を支出した。【D1-1へ再掲】 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業者が継続してコロナ対策に取り組むことで、市民が安心して公共交通を利用できるとともに、公共交通の運行継続につながった。【D1-1へ再掲】 |
| <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"> ・乗合タクシーを運行している5地区のうち3地区(北大浦・金堀・西北)は、事業者や地元との意見交換、利用者アンケートなどを経て、令和2年6月より新ダイヤによる運行を開始した。 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー運行の効率化に当たり、意見交換やアンケート調査に基づき実態に即したダイヤとすることで、利用者への影響が低減でき、運行維持につながった。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年6月より全国相互利用交通系ICカード(ニモカ)のサービスが開始された。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、利用者の利便性向上が図られた。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・長崎駅前電停のバリアフリー化は、新幹線開業時(令和4年秋)までに、長崎県において横断歩道橋にエレベーターを整備することとなった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・長崎駅前電停のバリアフリー化の見通しがたったことで、高齢者や障害者を始め、誰もが当該電停まで円滑に移動できる環境に近づいた。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ながさきエコライフ・フェスタ等(参加者数:1,000人)においてエコドライブを中心とした運動を行い、スマートムーブの取組みを促した。【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への取組みを促した。【D1-1から再掲】 | <ul style="list-style-type: none"> ・スマートムーブの取組みにより、市民及び事業者のCO2削減に向けた環境行動の啓発や公共交通機関利用促進につながった。【D1-1から再掲】 |

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"> ・交通事業者は厳しい経営状況にあり、大幅な減便や不採算路線からの撤退の可能性が高まっている。【D1-1へ再掲】 ・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)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へ再掲】 ・離島航路も、補助金が増加傾向である。 | <ul style="list-style-type: none"> ・これまで人口減少などに伴い、利用者の減少が続いてきたが、さらに新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、利用者が急激に減少したため。【D1-1へ再掲】 ・縁辺部は人口規模が小さく、高齢化も進行し、通勤・通学など毎日の利用者も多くは見込めないため。【D1-1へ再掲】 ・島内人口や島内事業所の減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大による観光利用の減少が生じているほか、老朽化した船舶の維持費などが増加しているため。 |
| <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"> ・諏訪神社電停のバリアフリー化は、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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・諏訪神社電停が立地する馬町交差点は、一般国道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、渋滞対策と電停バリアフリー化を実現する上で、関係機関が多岐にわたり、協議・調整に時間を要しているため。 |

今後の取組方針

| |
|---|
| <p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「長崎市公共交通総合計画」に掲げる取組みの方向性である「既存路線の効率化・見直し」、「公共交通サービスの向上」に従い、路線の維持・確保に向けた対応策を市民や公共交通事業者と一体となって推進していくとともに、路線網や運行形態の見直しを更に後押ししていくため、「長崎市地域公共交通計画(法定計画)」を令和3年度に策定する。 ・「縁辺部における新たな仕組みづくり」では、地元やタクシー事業者との協議を継続するとともに、他の地区での導入の可能性についても検討を進めていく。 ・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)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へ見直しを行うなど、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、「航路改善計画」に掲げる方策を実施し、航路の維持に努める。 ・公共交通はポストコロナの社会でも必要不可欠な社会基盤であることから、交通事業者の実情を把握しながら、可能な限り支援を検討していく。【D1-1へ再掲】 <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"> ・諏訪神社電停のバリアフリー化は、引き続き、道路管理者や交通管理者、軌道事業者などの関係機関や地元住民との協議・調整を進め、早期実現を目指す。 ・長崎駅前電停のバリアフリー化は、引き続き、令和4年秋の完成に向け、関係機関との協議・調整を進める。 ・超低床式路面電車(1編成)の導入に対して国とともに支援する。 ・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、市民及び事業者に公共交通機関利用の周知及び推進を図り、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 | 令和元年度 | 令和2年度 |
|-------------|--|--|---|---|
| 1 | (事業名) 離島航路維持対策費 【公共交通対策室】 (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 | 継続 | |
| | | 成果指標 | 年間輸送人員(長崎～伊王島～高島航路) | |
| | | 目標値 | 181,600 人 | 174,720 人 |
| | | 実績値 | 176,101 人 | 152,247 人 |
| | | 達成率 | 97.0 % | 87.1 % |
| | | 決算(見込)額 | 78,077,736 円 | 79,050,351 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。 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。 | 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2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 【公共交通対策室】 (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 | 127,000 人 | 110,000 人 |
| | | 実績値 | 110,502 人 | 91,329 人 |
| | | 達成率 | 87.0 % | 83.0 % |
| | | 決算(見込)額 | 73,342,378 円 | 77,244,899 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(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。 | (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:91,329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。 | | |