

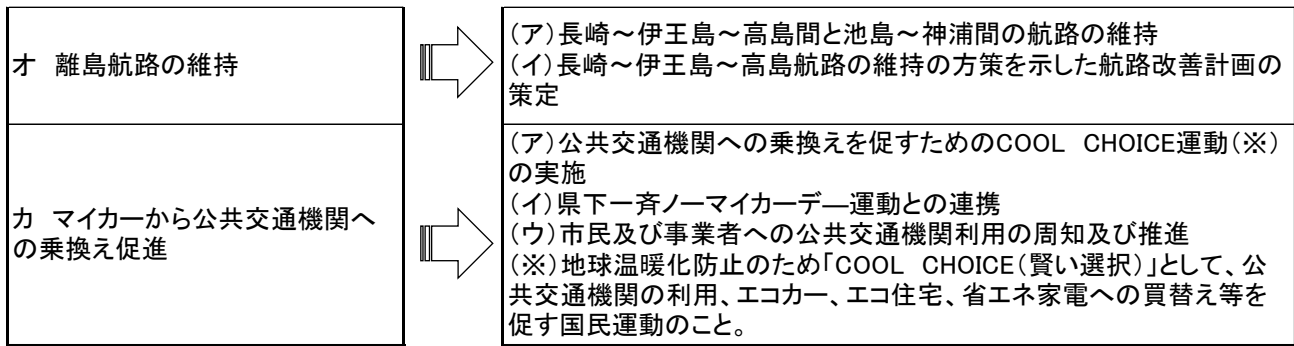
# 令和4年度 基本施策評価シート

作成日 令和4年 7月 4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、ゼロカーボンシティ推進室		

## 基本施策の振返り

後期基本計画策定時の課題		後期基本計画期間の取組み (H28~R3年度)	
個別施策	E7-1	良好な道路ネットワークを形成します	
ア 広域幹線道路網等の整備促進	⇒	(ア)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た、国等に対しての要望活動など積極的な働きかけ (イ)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た、国や県に対しての要望活動など積極的な働きかけ (ウ)国道34号(新日見トンネル)、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・小浦工区)等の早期整備に向けた、国や県等に対しての要望活動など積極的な働きかけ (エ)補助幹線道路(江平浜平線、中川鳴滝3号線、虹が丘町西町線1号線、新地町稲田町線等)の整備推進	
イ 予算の選択と集中による重点路線の整備	⇒	(ア)重点路線・区間の整備に必要な予算確保に向けた国や県等に対しての要望活動などの働きかけ	
ウ 連続立体交差事業の早期完成	⇒	(ア)JR長崎本線連続立体交差事業(県事業)の早期完成に向けた、国・県等に対しての働きかけ (イ)JR長崎本線連続立体交差事業を円滑に進めるための長崎駅周辺土地区画整理事業(市施行)との調整	
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	
ア 公共交通の利便性、快適性の向上	⇒	(ア)軌道事業者の保有車両のデザイン向上や超低床路面電車導入に対する支援 (イ)池島の航路と路線バスとの接続改善や、コミュニティバスや乗合タクシーの効率的な運行のためのダイヤの見直し (ウ)利用者の利便性向上につながる、全国相互利用交通系ICカードの導入支援 (エ)新大工町電停における横断歩道設置によるバリアフリー化の実現 (オ)諏訪神社電停のバリアフリー化に向けた関係機関との協議、調整	
イ 交通結節点における乗継環境の向上	⇒	(ア)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かかる関係機関と協議・調整	
ウ 公共交通ネットワークの維持	⇒	(ア)持続可能な公共交通への転換のための長崎市公共交通総合計画や長崎市地域公共交通計画の策定 (イ)南部地区でのハブ&スポーク型運行の開始 (ウ)事業者が導入する乗継割引システムの導入支援 (エ)新型コロナウイルス感染症拡大に伴う各交通事業者への経済支援	
エ 公共交通空白地域への対策	⇒	(ア)バス空白地域や不便地域における、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)の運行	



成果及び効果(H28～R3年度)		
個別施策	E7-1	良好な道路ネットワークを形成します
<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車線化が完成(令和4年3月)し、長崎自動車道全線が4車線化されたことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境になった。</li> <li>高規格道路長崎南北幹線道路について、未着手区間(長崎市茂里町～西彼杵郡時津町野田郷)のうち、一部区間(茂里町～滑石工区)において新規事業化(令和4年3月)されたことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。</li> <li>高規格道路西彼杵道路(時津工区)について、事業の進捗が図られていること、また、未着手区間(西海市西彼町平山郷～西彼杵郡時津町日並郷)のうち一部区間(西海市西彼町平山郷～西海市西彼町白仁田郷)において新規事業化(令和4年3月)されたことにより、市民が迅速かつ安全・快適に移動できる環境に近づいた。</li> </ul> <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道34号の新日見トンネルは令和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、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。</li> <li>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、令和4年3月に岳路工区が完成されるなど、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ついて、継続して事業を進め、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>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(令和3年3月)され、交差点付近の歩道整備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なった。</li> <li>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(令和3年度末68.9%)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。</li> </ul> <p>⑤連続立体交差事業の早期完成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR長崎本線(長崎駅～浦上駅、延長約L=2.5km)が令和2年3月に高架化され、4箇所の踏切が除却されたことで踏切による交通渋滞が解消された。</li> </ul>		
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
<p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ハブ&amp;スポーク型運行など計画に掲げる運行の効率化などの取組みを進め、令和3年4月には南部地区野母崎線でハブ&amp;スポーク型運行を開始するなど、路線の維持確保につながった。</li> <li>コロナ関連では市独自の支援金を支出したことで、運行継続につながった。</li> <li>利用実態に即した見直しを行いながらバス空白地域や不便地域で、コミュニティバスなどを運行するとともに、離島航路を維持したことで、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>路面電車のデザイン車両1両及び、低床車両1両の導入に対して支援を行ったことで、高齢者や障がい者をはじめすべての人にやさしく、利用しやすい公共交通機関の整備が図られた。</li> <li>全ての全国相互利用交通系ICカードが使用できる環境が整ったことで、市民をはじめ観光客の利便性向上にもつながった。</li> <li>新大工町電停のバリアフリー化が完了(平成31年2月)し、電停へのアクセスが改善され、路面電車乗降の負担が軽減した。</li> </ul>		

問題点とその要因(H28～R3年度)		
個別施策	E7-1	良好な道路ネットワークを形成します
<p>①広域幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、事業区間が長いこと、ルート線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、時間を要していることから、一部区間において事業化に至っていない。</li> </ul> <p>②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、用地交渉等に時間を要しているため、事業が長期化している。</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、国の予算確保や用地交渉等が難航しているため、事業が長期化している。</li> </ul>		
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
<p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少と新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の急減により、交通事業者は依然として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は高まっている。</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)では、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ことから、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。</li> </ul>		

## 今後の取組方針

※【】内は五次総合計画における個別施策

<p>E7-1 → 【E6-1 良好な道路ネットワークを形成します】</p> <p>①広域幹線道路網の整備促進、②幹線道路網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な道路ネットワークを形成するため、高規格道路長崎南北幹線道路や西彼杵道路の事業中区間の早期整備及び未着手区間の早期事業化、幹線道路である一般国道34号、一般国道202号、一般国道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。</li> </ul> <p>②補助幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<p>E7-2 → 【E6-2 公共交通を維持します】</p> <p>①公共交通機関の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長崎市地域公共交通計画に掲げた「既存路線の効率化・見直し」の取組みに従い、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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</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。</li> <li>・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スマートムーブの取組みの推進に努める。</li> </ul>

## 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	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	64.0	63.0	62.0	61.0	60.0	60.0
		実績値	65.0	60.0	58.0	54.0	56.0	59.0	
		達成率	98.4%	104.8%	106.5%	111.5%	106.7%	101.7%	
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)※1	79.0% (26年度)	↑	目標値	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0
		実績値	76.7	74.3	77.2	74.0	71.6	72.1	
		達成率	95.9%	92.9%	96.5%	92.5%	89.5%	90.1%	
【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	66.7	64.7	63.7	63.8	63.2	58.9	
		達成率	/	96.6	95.1	95.2	94.3	87.9%	

※1 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

## 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。

## 二次評価(施策評価会議による評価)

- 基本施策の評価「Dc」については所管評価のとおり。

## 令和4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 伸二	

### 令和3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的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、軌道事業者の関係機関などと協議・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。

### 評価(成果)

- 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、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、令和4年3月に完成し、長崎自動車道全線が4車線化された。
  - ・高規格道路長崎南北幹線道路について、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のうち、茂里町～滑石2丁目までの区間(茂里町～滑石工区)が令和4年3月に新規事業化された。
  - ・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、未着手区間である西海市平山郷～西彼杵郡時津町日並郷のうち、西海市西彼町平山郷～西海市西彼町白似田郷までの区間(大串白似田バイパス)が、令和4年3月に新規事業化された。
- ②幹線道路網の整備促進
- ・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。このうち、一般国道499号(岳路工区)においては令和4年3月に拡幅整備が完成した。
- 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おいて整備を行った。(6路線)
- ④既存道路の安全性・快適性の向上
- ・一般国道34号の切通地区において、交差点付近の歩道拡幅整備がなされ、事業が完了した。
  - ・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、小浦工区においても、令和2年度から交通安全対策事業に着手され、測量・設計などが進められた。

## 評価(問題点とその要因)

- ①広域幹線道路網の整備促進  
 ・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、一部の区間で事業化されたが、整備区間が長く、ルートを選定や構造など検討すべき項目が多岐にわたることから、全ての区間において事業化に至っていない。
- ②幹線道路網の整備促進  
 ・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)について、用地交渉等が難航しているため、事業が長期化している。
- ③補助幹線道路の整備  
 ・現在整備中の多くの路線で用地交渉等が難航しているため、事業が長期化している。
- ④既存道路の安全性・快適性の向上  
 ・一般国道202号(福田本町工区)について、用地交渉等が難航しているため、事業が長期化している。  
 ・馬町交差点の改良については、関係者が多岐にわたるため、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。

## 今後の取組方針

- ①広域幹線道路網の整備促進  
 ・高規格道路長崎南北幹線道路については、茂里町～滑石工区の早期整備着手及び未着手区間(滑石2丁目～時津町野田郷)の早期事業化、高規格道路西彼杵道路については、未着手区間(西海市西彼町白仁田郷～時津町日並郷)の早期事業化、時津工区の早期完成及び大串白似田バイパスの早期整備着手に向け、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。
- ②幹線道路網の整備促進  
 ・一般国道499号(栄上工区)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。
- ③補助幹線道路の整備  
 ・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、用地交渉においては民間とも連携しながら整備を推進する。
- ④既存道路の安全性・快適性の向上  
 ・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、早期に整備計画を策定し、令和4年度中の工事着手を目指す。  
 ・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。

## 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	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	1.48	1.50	1.40	1.44	1.53	
		達成率	52.0%	52.0%	50.0%	60.0%	56.0%	47.0%	
【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	26.3	73.5	73.8	73.8	100.0	
		達成率		100.0%	100.0%	100.0%	73.8%	100.0%	
【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	41.5	45.8	47.4	49.3	56.2	59.3	
		達成率		99.6%	94.8%	91.3%	98.6%	98.8%	

個別施策進行管理事業シート

【個別施策コード：E7-1】

No.	事業名・担当課・事業目的・概要	事業実績、成果・課題等	
1	<p>(事業名) 【補助】道路新設改良事業費(社会資本整備総合交付金) 江平浜平線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(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。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成9～令和11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】3,594,030千円</p>	成果指標	事業進捗率(事業費ベース)
		目標値	92.2 %
		総事業進捗率	92.2 %
		達成率	100.0 %
		決算(見込)額	234,957,209 円
		当該年度執行率	100.0 %
		成果指標及び目標値の説明	<p>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。</p>
取組実績、成果・課題等	<p>(取組実績) 工事L=285m、道路詳細設計等を実施した。</p> <p>(成果・課題等) トンネルの本体工事が完了したが、今後も未買収地の用地交渉を進め、引き続き用地取得と事業進捗を図る。</p>		
2	<p>(事業名) 【補助】道路新設改良事業費(社会資本整備総合交付金) 中川鳴滝3号線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(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。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成12～令和12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】1,742,882千円</p>	成果指標	事業進捗率(事業費ベース)
		目標値	44.2 %
		総事業進捗率	42.5 %
		達成率	96.2 %
		決算(見込)額	22,782,560 円
		当該年度執行率	24.8 %
		成果指標及び目標値の説明	<p>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。</p>
取組実績、成果・課題等	<p>(取組実績) 令和3年度は、工事L=38m、用地取得A=14m<sup>2</sup>、補償11件、測量設計2件等を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 工事において、入札不調に伴い年度内に必要工期の確保が出来ないこと及び用地・補償において、用地交渉に不測の日数を要したことなどから、66,244千円を繰り越した。 起点付近の工事を令和4年度中に完成させ、地域住民の利便性を図るとともに、終点付近の工事に早期に着手できるように、用地取得を推進する。</p>		

No.	事業名・担当課・事業目的・概要	事業実績、成果・課題等	
3	(事業名) 【補助】道路新設改良事業費(社会資本整備総合交付金) 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。  (事業概要) 【事業期間】平成23～令和9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】1,115,709千円	成果指標	事業進捗率(事業費ベース)
		目標値	62.0 %
		総事業進捗率	62.0 %
		達成率	100.0 %
		決算(見込)額	48,031,524 円
		当該年度執行率	98.8 %
		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=2.8㎡、道路詳細設計、建物調査等を実施した。  (成果・課題等) 国の1次補正に伴う建物移転補償が年度内に完了しなかったため、50,700千円を繰り越した。 移転補償が難航しているが、今後も早期の工事実施に向けて、未買収地の用地交渉を進め、引続き用地取得と事業進捗を図る。		
4	(事業名) 【補助】道路新設改良事業費(地方創生道整備推進交付金) 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11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】2,800,155千円	成果指標	事業進捗率(事業費ベース)
		目標値	70.9 %
		総事業進捗率	70.0 %
		達成率	98.7 %
		決算(見込)額	236,934,532 円
		当該年度執行率	87.5 %
		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) 令和3年度は、工事L=273m、用地取得A=152m <sup>2</sup> 、補償6件、測量設計4件等を実施した。  (成果・課題等) 道路改良工事において、切土掘削工で岩盤が想定よりも硬く、掘削工に不測の時間を要したことなどから、33,945千円を繰り越した。 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	事業実績、成果・課題等	
5	<p>(事業名) 【補助】都市計画街路整備事業 新地町稲田町線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(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。</p> <p>(事業概要) 【事業期間】平成12～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】3,261,593千円</p>	成果指標	事業進捗率(事業費ベース)
		目標値	80.2 %
		総事業進捗率	79.6 %
		達成率	99.3 %
		決算(見込)額	28,021,567 円
		当該年度執行率	51.7 %
		成果指標及び目標値の説明	<p>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。</p>
取組実績、成果・課題等	<p>(取組実績) 工事L=100m、用地取得A=61㎡、移転補償2件を実施した。 また、国の1次補正に伴う工事が年度内に完了しない見込みであったことから令和4年度に繰り越した。</p> <p>(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。</p>		
6	<p>(事業名) 【補助】都市計画街路整備事業 大黒町恵美須町線</p> <p>【土木建設課】</p> <p>(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。</p> <p>(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】56,133千円</p>	成果指標	事業進捗率(事業費ベース)
		目標値	1.5 %
		総事業進捗率	1.4 %
		達成率	93.3 %
		決算(見込)額	20,729,500 円
		当該年度執行率	85.3 %
		成果指標及び目標値の説明	<p>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。</p>
取組実績、成果・課題等	<p>(取組実績) 買収面積の大きい地権者と交渉を行い、建物調査を実施した。</p> <p>(成果・課題等) 移転対象事業者との具体的な移転に係る交渉を進めており、早期に買収完了できるよう努める。</p>		

## 令和4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3年度 of 取組概要

#### ①公共交通機関の維持

- ・将来にわたり持続可能な公共交通へと転換していくための取り組むべき施策を示すものとして、令和3年8月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「長崎市地域公共交通計画」を策定した。
- ・令和3年4月から、南部地区の野母崎線でハブ&スポーク型運行(※1)を開始した。
- ・縁辺部における新たな仕組みづくりでは、伊藤忠テクノソリューションズ(株)と連携協定を締結し共同研究を進めた。
- ・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)の運行を支援した。【D1-1へ再掲】
- ・コミュニティバス外海線で利用実態に応じたダイヤ・ルートの見直しを実施した。
- ・長崎～伊王島～高島航路と池島～神浦航路の運航を支援した。
- ・大雨による道路災害でバスが不通となった千々・大崎地区において、タクシーによる代替輸送を行った。
- ・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】

#### ②公共交通機関の利便性向上と利用促進

- ・路面電車のバリアフリー化を促進するため、超低床式路面電車(1両)の導入に対して支援を行った。
- ・路面電車のLRT化に取り組む都市の市長等が参加し、それぞれの都市の取組みや路面電車の魅力を全国に発信する「LRT都市サミット」を開催した。
- ・諏訪神社電停のバリアフリー化は、道路管理者や交通管理者、軌道事業者などの関係機関と課題解決に向け協議、調整を行った。
- ・長崎駅前電停のバリアフリー化は、新幹線開業日(令和4年9月23日)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。
- ・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。【D1-2及びD3-1から再掲】

※1 ハブ&スポーク型運行・・・系統分岐点付近に乗継ぎ拠点(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

※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。

※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。

## 評価(成果)

### ①公共交通機関の維持

- ・「長崎市地域公共交通計画」を策定したことを契機に、長崎バスと県営バスとで共同経営計画の策定が進められるなど、持続可能なバス路線網の構築の取組みが進展した。
- ・南部地区のハブ&スポーク化により、令和3年4月のダイヤ改正では野母崎～栄上間の大幅な減便が避けられ、あわせて事業者の運行コスト縮減の効果も生じた。
- ・伊藤忠テクノソリューションズ(株)との共同研究では、タクシーを利用した新たな移動手段や実証運行地区を立案した。
- ・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、地区住民の利便性の確保が図られた。(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へ一部再掲】
- ・外海地区の利用状況を踏まえ、実態に即したダイヤ・運行ルートに変更したことで今後の運行維持につながった。
- ・離島航路の支援で維持が図られたことで、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。
- ・バスが不通となった期間の千々・大崎地区の日常の移動手段が確保された。
- ・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ことで、公共交通の運行継続につながった。【D1-1へ一部再掲】

### ②公共交通機関の利便性向上と利用促進

- ・超低床式路面電車1両が導入され、高齢者や障害者をはじめ全ての人にやさしく、利用しやすい公共交通機関の整備が図られた。
- ・LRT都市サミットは、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い急遽リモート開催への変更を余儀なくされたが、YouTubeでのライブ配信などで不特定多数が視聴し、また路面電車フォトコンテストにも多数の応募があったなど、路面電車への関心を高められた。
- ・長崎駅前電停のバリアフリー化は、新幹線開業日(令和4年9月23日)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。また、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。
- ・長崎市版「COOL CHOICE運動」の普及啓発として、「ながさきエコライフ・フェスタ」において、環境団体と連携して「エコドライブ」の普及啓発ブースを出展し、県下一斉スマートムーブとの連動により、スマートムーブへの取組みを促し、市民・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の利用促進につながった。【D1-2から再掲】

## 評価(問題点とその要因)

### ①公共交通機関の維持

- ・人口減少と新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の急減により、交通事業者は依然として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は高まっている。【D1-1へ再掲】
- ・新たな移動手段の導入は既存の公共交通との競合も生じることから、特にコロナ禍においては導入の難度が高まっている。
- ・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ことから、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)では、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へ一部再掲】
- ・離島航路も、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、補助金が増加傾向である。

### 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、具体的な整備計画の策定に時間を要している。

## 今後の取組方針

### ①公共交通機関の維持

- ・「長崎市地域公共交通計画」に掲げた「既存路線の効率化・見直し」の取組みに従い、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、東部地区での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利便増進実施計画」を令和4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)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】

### ②公共交通機関の利便性向上と利用促進

- ・「長崎市地域公共交通計画」に掲げた「公共交通サービスの向上」の取組みに従い、待合環境の整備や車両等のバリアフリー化、ICT技術の導入などの取組みを推進していく。
- ・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9月の完成に向け、関係機関との協議・調整を進める。
- ・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。【D1-2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。【D1-2から再掲】

## 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	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	163.8	163.9	163.9	163.9
		↑ 実績値	155.7	156.2	154.8	150.0	128.3	121.2
		↑ 達成率	95.1%	95.4%	94.4%	91.5%	78.3%	73.9%

No.	事業名・担当課・事業目的・概要	事業実績、成果・課題等	
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。	成果指標	年間輸送人員(長崎～伊王島～高島航路)
		目標値	173,834 人
		実績値	154,000 人
		達成率	88.6 %
		決算(見込)額	88,486,062 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3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	成果指標	年間輸送人員
		目標値	91,000 人
		実績値	91,135 人
		達成率	100.1 %
		決算(見込)額	76,450,768 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。
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:91,135人(9路線合計) ・各路線の運行により住民の利便性向上が図られた。		