

第5次総合計画 前期基本計画 施策評価シート

施策名	バリアフリー対策の推進		施策番号	29
主担当部署	部名	部長名		
	土木部 都市部	小川 博志 黒田 繁		

計 画 (Plan)				
総合計画体系	都市力	まちづくり目標	4	住み続けたい快適で魅力あるまち
		基本政策	9	快適で暮らしやすいまちづくり
		施策展開の方向	1	安全で円滑な移動ができるまちをつくる
施策展開の方向 (内容)	歩行空間や公共交通機関のバリアフリーの推進などにより、誰もが安心して移動できるまちをつくります。新たな交通システムの導入や交通安全教育の充実などにより、安全で移動しやすい快適なまちをつくります。			
施策内容	子どもや高齢者、障害者など誰もが、安全で円滑に移動できるよう、歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、公共交通のバリアフリー化を支援し、公共交通機関を利用する方の利便性の向上を図ります。			
目標とする状態	日常的に利用する道路や公共交通のバリアフリー化が進み、誰もが、安全で円滑に移動しています。			
目標の達成度を測る指標	【指標名】		区分	
			【当初値】	【目標値】
	歩行空間が改善された道路の整備率		44.4%	100%
施策を構成する「主な事業」	主な事業		事業の概要	
	安全な歩行空間整備事業		通学路をはじめとする市道の安全で安心な交通環境の向上を図るため、歩道や歩車共存道路等を整備します。	
	ノンステップバス導入促進事業		バス事業者と協調しながら、ノンステップバス導入を促進し、路線バスの乗降時の段差解消を図ります。	

施策実施 (D○)

指標の達成状況	【指標名】	当初値	目標値	目標の方向	実績・見込(下段：達成率)			
					H25	H26	H27	H29見込
	歩行空間が改善された道路の整備率	44.4%	100%	↗	69.1%	80.8%	83.7%	99.1%
					69.1%	80.8%	83.7%	99.1%

コスト	年度	H25年度 実績額		H26年度 実績額		H27年度 実績額		H28年度 予算額		H29年度 計画額	
	事業費合計(a)	158,804	千円	167,950	千円	56,185	千円	160,083	千円	208,100	千円
	人件費合計(b)	20,412	千円	18,744	千円	18,671	千円	18,671	千円	18,671	千円
	トータルコスト(a)+(b)	179,216	千円	186,694	千円	74,856	千円	178,754	千円	226,771	千円

市民意識	項目		平成27年度		満足度と重要度の相関図				その他の市民ニーズ、意見		
	満足度	施策の値	0.17		↑ 重要度 ↓	← 満足度 →	A		B		
		平均値	0.32				D		C		
	重要度	施策の値	1.44				1.20				・交通弱者(高齢者・障害者など)が安心して安全に歩ける歩道をつくってほしい。 ・ノンステップバスを早く全線に走らせてほしい
平均値		1.20		0.32							
					A 優先的課題 B ニーズ充足 C 現状維持 D 選択的課題						

■施策を構成する「主な事業」の目標達成状況

NO.	事業番号	事業名	事業指標	当初値	H27年度目標	H27年度実績	目標達成状況	所属名
1	29-101	安全な歩行空間整備事業	歩道、バリアフリー化道路及び歩車共存道路の整備済み工事延長	-	3,650m	3,666m	◎	道路整備課
2	29-102	ノンステップバス導入促進事業	ノンステップバス導入台数	-	6台	6台	◎	都市整備課
3								
4								
5								
6								
7								

■施策を構成する「主な事業」の平成28年度評価結果(平成27年度事業分)

NO.	事業番号	事業名	進捗状況	実施水準	有効性	効率性	今後の方向性	所属名
1	29-101	安全な歩行空間整備事業	A	-	A	A	A	道路整備課
2	29-102	ノンステップバス導入促進事業	A	C	A	A	A	都市整備課
3								
4								
5								
6								
7								

➡ 評価 (Check)へ

評 価 (Check)

指標(施策の目標)の達成度評価 〔選択・記入〕	<input type="radio"/> 既に達成している(A) <input type="radio"/> 順調に進捗している(B) <input type="radio"/> 遅れているが達成する見込み(C) <input checked="" type="radio"/> 遅れており達成が見込まれない(D)	D	左記判断理由	<p>「歩行空間が改善された道路の整備率」は、歩道、バリアフリー化道路及び歩車共存道路の整備を進めているが、要望額に対する国の交付金の配分が少ないため、目標の達成が見込めない状況である。</p>
「目標とする状態」に向けた取組手法の有効性 〔選択・記入〕	<input checked="" type="radio"/> 高い(A) <input type="radio"/> 普通(B) <input type="radio"/> 低い(C)	A	取組による成果	<p>歩道、バリアフリー化道路及び歩車共存道路の整備による歩行空間整備の取組により、誰もが、安全で円滑に移動できる道路環境の改善が図られている。</p> <p>また、公共交通のバリアフリー化を推進するため、路線バス事業者と協議調整し、ノンステップバスの導入が開始され、平成29年度までには合計10台が導入される計画であり、こうした市の取組を契機として、路線バス事業者が単独でノンステップバス導入を加速する動きも出てきている。</p>
市民意識の反映 〔選択・記入〕	<input type="radio"/> 反映している(A) <input checked="" type="radio"/> 概ね反映している(B) <input type="radio"/> 反映できていない(C)	B	左記判断理由	<p>前回調査との比較では、重要度・満足度ともに改善していることから、本施策は市民意識を概ね反映したものと考える。しかし、満足度は平均点を下回っており、安全で円滑に移動できる歩行空間整備やノンステップバスの早期導入など、バリアフリーの推進を求める意見が寄せられており、市民の期待に応えるべく、さらなる重点化を図る必要があると考える。</p>
施策を取り巻く環境変化	<p>公共空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインなどについては、超高齢社会を迎える中、ごく当たり前の、スタンダードな社会環境の整備としての捉え方、認識が広がっている。誰もが安全で円滑に移動できる「安全な歩行空間整備事業」や「ノンステップバス導入促進事業」については、事業財源となる国の社会資本整備総合交付金の配分が年々減少している。</p>			
施策推進上の課題	<p>本格的な高齢社会を迎えた現在、高齢者や障害者が社会、経済活動に参加する機会を確保することが求められており、市民からは、安全な歩行空間整備の要望は強くある。また、ノンステップバスの導入は、他市より大幅に遅れて開始した経過もあり、依然として低い導入レベルにある。社会資本整備交付金等の事業財源の確保と、バス事業者との調整により、より一層、計画的かつ効率的に取り組む必要がある。</p>			

↓ 施策の改善 (Action)へ

施策の方向性 (Action)

今後の方向性の判断	取組の方向性 〔選択〕	<input checked="" type="radio"/> 拡大して実施 <input type="radio"/> 継続実施 <input type="radio"/> 縮小して実施 <input type="radio"/> 抜本的見直し	左記判断理由	<p>歩行空間整備については、安全で円滑に移動できるよう、地域の実情や地形などを踏まえたバリアフリー対策を引き続き進めていくことが必要である。また、ノンステップバス導入については、高まる市民ニーズを受けて、事業規模を拡大し取り組むべき施策と考える。</p>
	施策の方向性 〔選択〕	<input checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 見直し	左記判断理由	<p>移動空間でもある歩行空間整備による道路交通環境の改善やノンステップバスの導入による公共交通のバリアフリー化については、高齢者のみならず、誰もが安心して移動できるまちづくりを進めるうえで有効的な手段であり、継続すべきものとする。</p>