

施策マネジメントシート1(20年度目標達成度評価)

作成日 平成 21 年 6 月 23 日
更新日 平成 21 年 10 月 23 日

総合計画体系	政策No. 1	政策名	人々が安全に安心して暮らせるまちづくり	施策統括課	建設課	施策統括課長名	上原 哲也
	施策No. 5	施策名	道路ネットワークの充実	関係課	総務課、企画財政課、農政課、都市計画課、商工振興課		

1 施策の目的と指標

① 対象(誰、何を対象としているのか) * 人や自然資源等
市内道路とその利用者

② 意図(対象がどのような状態になれば良いのか)
渋滞をなくし、通行がスムーズに行えるようにする

成果指標の測定企画(実際にどのように実績値を把握するか)
A、渋滞箇所数は建設課にて把握可能。
B、道路利用に関して満足している人の割合は意識調査にて把握。(満足は①と②の割合で見る)
設問:「あなたは合志市内の道路はスムーズに移動出来ると思いますか? (市内での移動に関して)
選択肢:①とても思う ②やや思う ③あまり思わない ④全く思わない
(市外への移動に関して)
選択肢:①とても思う ②やや思う ③あまり思わない ④全く思わない

③ 対象指標(対象の大きさを表す指標) * 数字は記入しない

名称	単位
A 道路延長(国県市道・農道)	m
B 人口	人
C	

④ 成果指標(意図の達成度を表す指標) * 数字は記入しない

名称	単位
A 渋滞箇所数	箇所
B 道路利用に関して満足している人の割合(市内の移動)	%
C 道路利用に関して満足している人の割合(市外への移動)	%
D	
E	

2 指標等の推移

指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	
対象指標	A m	見込み値				480,142	480,719	481,296	481,873	
		実績値	478,412	479,223	479,565	480,912	482,687			
	B 人	見込み値				53,909	54,518	55,124	55,732	
		実績値	52,085	52,695	53,303	54,047	54,407			
成果指標	A 箇所	見込み値				10	10	10	9	
		実績値	10	10	10	10	10			
	B %	見込み値				60.5	60.5	60.5	63.0	
		実績値			60.5	57.9	58.4			
	C %	見込み値				62.1	64.0	64.0	64.0	
		実績値			62.1	60.1	61.9			
D	見込み値									
E	見込み値									
		実績値								
事務事業数					54	54	45	51	51	
事業費	財源内訳	国庫支出金	千円		89,776	68,032	82,500	187,765	238,450	
		都道府県支出金	千円		917	917	917	917	917	
		地方債	千円		288,240	230,161	221,560	365,465	370,125	
		その他	千円		16,570	6,626	25,450	12,400	11,200	
		繰入金	千円		0	0	0	0	0	
		一般財源	千円		112,972	104,001	66,700	58,162	62,776	
	事業費計(A)	千円	0	0	508,475	409,737	397,127	624,709	683,468	
	(A)のうち指定経費	千円			0	0	0	126	0	
(A)のうち時間外、特殊勤務手当	千円			0	915	12,021	126	0		
人件費	延べ業務時間	時間			15,238	20,618	16,160	15,764	12,775	
	人件費計(B)	千円			60,951	82,470	64,639	63,055	51,099	
トータルコスト(A)+(B)			千円	0	0	569,426	492,207	461,766	687,764	734,567

基本計画期間における施策の目標設定とその根拠(水準の理由と前提条件)

スムーズな通行を図るため、交通渋滞の原因となっている交差点に重点を置き、国道・県道の幹線道路や主要市道の改良を行うと共に幅員の狭い生活道路の解消を行う。
渋滞箇所数(A)について、目標値は、スムーズな通行を図るため交通渋滞の原因となっている交差点に重点を置き、右折レーンの設置および変則交差点の解消により、22年度には、9箇所になると設定した。
道路利用に関して満足している人の割合(市内の移動)(B)の目標値は、国道、県道が渋滞箇所の主なものであり、国、県への働きかけを強化し、狭い道路幅員の解消、右折レーンの設置を進めることで、22年度には63.0%になると設定した。
市外への移動に関して満足している人の割合(C)について、目標値は、20年3月に北バイパスが387号線と接続され、市外への移動がスムーズになり、22年度には64.0%になると設定した。
道路整備には、土地所有者、住民の理解と協力が前提である。

基本計画期間における施策の方針

- ・土地利用基本計画に基づいて主要市道の整備計画を策定し、計画的な整備を行う。
- ・国県道の整備を国、県に働きかけていく。

全庁横断課題『子育て支援日本一のまちづくり』との連携

- ・特になし

施策マネジメントシート2(20年度目標達成度評価)

3 施策の特性・状況変化・住民意見等

① この施策の役割分担をどう考えるか(協働による住民と行政の役割分担)
 ア)住民(事業所、地域、団体)の役割(住民が自助でやるべきこと、地域やコミュニティが共助でやるべきこと、行政と協働でやるべきこと)

- ・土地所有者、住民の理解と協力。
- ・住民は公共交通を出来る限り利用する。
- ・事業所はフレックス制度等の導入。

イ)行政の役割(市がやるべきこと、県がやるべきこと、国がやるべきこと)

- ・市は渋滞解消のための方策立案。土地所有者、住民への説明。用地買収及び工事の実施。道路の維持管理。
- ・県と連携し、幹線道路ネットワークの形成、用地交渉などに取り組む。

② 施策を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は今後どのように変化するか?(平成22年度を見越して)

- ・人口が増加傾向にあり、公共交通がそれほど充実していないので、渋滞箇所が増える可能性がある。
- ・11年度から用地の登記法が変化し、一つの用地を買収する場合の手続きに時間を要するようになった。
- ・地価の下落が続いている状況から、国は道路占用料の改定(引き下げ)を行っており、これに伴い市では平成21年3月に条例を改正し、4月から施行する。土地単価の変動に伴う用地買収が厳しくなる。

③ この施策に対して住民(対象者、納税者、関係者)、議会からどんな意見や要望が寄せられているか?

- ・工業団地の事業所からは、通勤・退勤時の渋滞解消のための要望が強い。
- ・住民からは生活道路の道路幅員が狭いという不満の声が寄せられている。騒音・振動等の苦情が寄せられる中、生活道路と幹線道路の差別化を求められている。
- ・議会からは渋滞箇所の解消対策への要望がある。市域道路ネットワークの整備が求められている。
- ・市民ワークショップでは「交通が渋滞する」「高速、鉄道、道路とのアクセスが悪い」との意見があった。

4 施策の評価

① 施策の目標達成度(20年度目標と実績との比較)

A → - 【渋滞箇所数】
 : 目標値10箇所に対し実績値10箇所であり、100%であった。
 B → △ 【道路利用に関して満足している人の割合(市内への移動)】
 : 目標値60.5%に対し実績値58.4%であり、達成度は96.5%であった。
 C → △ 【道路利用に関して満足している人の割合(市外への移動)】
 : 目標値64.0%に対し実績値61.9%であり、達成度は96.7%であった。
 D → 【 】
 :
 E → 【 】
 :
 F → 【 】
 :

※左記の背景として考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)

A: 市内10箇所の渋滞箇所の内の1箇所である「御代志駅前交差点改良事業を平成19年度から取り組んでいる状態であり当該箇所の渋滞解消には至っていない。平成22年度に1箇所の渋滞解消を図る。
 B: 市内道路網では、東西の横軸となる路線が軟弱であり、道路に対する騒音、振動、路盤悪化などの苦情も寄せられていることや慢性化しつつある渋滞等も起因しているものと考えられる。
 C: 市外への移動路線は、国県道が主であるが国県道へのアクセス道路及び国県道の渋滞が発生していることが原因と考えられる。

※○:目標達成 △:目標をほぼ達成(-5%程度) ×:目標を未達成

② 施策の振り返り(施策の方針、全庁横断課題との連携の達成度等)

- ・「計画的な道路の整備」では、対象を「幹線道路・生活道路」、意図を「土地利用に合った道路網が整備される」としており、鋭意道路網の整備に努めているところであるが歩道設置に伴う道路用地の確保並びに家屋等の補償が必要となる事業をかかえており計画どおりに進まない部分がある。また、「適正な維持管理の推進」については、苦情件数が昨年にくらべて約半減しており、対応率も上昇している。このことは、老朽化した道路の舗装打ち替え、道路拡幅整備や維持補修の成果が出ているものと考えられる。今後も引き続き道路の「適正な維持管理の推進」に努める一方、市域内の主要幹線道路の渋滞解消を含めた計画的な道路網の構築を図っていく必要がある。
- ・事務事業貢献度評価の結果では、平成20年度施策の成果を向上させるために最も貢献したとして御代志野々島線交通安全施設整備事業、国県道整備負担事業、新開支線改良事業、辻中線改良事業があげられ、特に貢献したとして、拾八町笹原線道路整備事業、上群中林線舗装事業、上生線舗装事業、上生木原野線舗装事業が、貢献した事務事業には若原11号線排水改良事業及び栄温泉団地内改良事業が位置づいた。

③ 施策の課題(基本計画期間を見据えて、どのような課題を解決していかなければならないか)

- ・土地所有者、住民の理解と協力が必要である。
- ・公共交通の充実と利用を促進する。
- ・狭い道路幅員の解消、歩道及び右折レーンの設置に取り組む必要がある。
- ・雨水排水対策⇒開発行為による住宅地から道路側溝へ流入する雨水の排除対策が必要である。
- ・市街地の道路網の整備をさらにすすめる必要がある。

施策マネジメントシート2(20年度目標達成度評価)

5 施策の20年度結果に対する審査結果

① 政策推進本部での指摘事項(施策目標達成度評価結果報告を受けて…平成21年 7月 2日)

- ・道路整備を着実に進展させるために不可欠な用地の取得について、土地価格の下落が用地買収に大きく影響するため、経済情勢の変動に対応した提示価格の設定は必要であるが、従前からの交渉を踏まえ公平性に配慮した用地単価を設定して取り組むこと。
- ・用地交渉の専門知識を身につけた職員(班)の育成について、実務に必要な知識、経験を育てるための研修を充実させること。また、交渉にあたる職員の接遇、態度などが交渉の障壁になることもあり、交渉をすすめるに際してのルールづくり、マニュアル化についての検討を行うこと。
- ・用地交渉にあたる組織体制については、各道路整備計画や現場の状況を熟知した施工担当が一体的に取り組むことが有効と考えられ、地元との連携やつながりを重視し、事業実施に結び付けるための人的支援の活用など、協力体制を構築しながらすすめること。
- ・渋滞箇所(10箇所)の解消について、県との連携によってすすめる部分が多いため、働きかけを強化していくこと。また、「渋滞」を1回の信号変化で連なっていた車輛が流れきるかどうかで考えると、その解消はかなり困難な面があり、道路改良や交差点改良の事業計画に対する整備率で測る方法も考えられ、成果指標の設定については今後(第2期基本計画の策定)の検討が必要である。

② 総合政策審議会での指摘事項(平成21年 8月 5日、8月10日、8月26日、9月3日まとめ)

- ・道路整備については、計画的に推進すること。
- ・渋滞箇所の解消については、他市町村及び県と広域に連携して取り組み、早期整備に努めること。
- ・用地交渉担当職員の育成をすすめること。

③ 議会の決算審査における指摘事項(平成21年10月 2日)

- ・市道については市財政に鑑み、概ね了解。国・県の計画については進捗を急ぐべき。
- ・合併後の用地買収において、条件・要綱の変化があるので、地権者への説明を。

6 次年度に向けた取り組み方針

● 政策推進本部 平成22年度合志市経営方針(平成21年10月23日)

- ① 市内の主な渋滞箇所は、国道・県道であり、渋滞解消に向けて、引き続き国・県に働きかけていく。
- ② 産業物流の促進と市内横軸の流通強化を図るため、主要な幹線道路の構築にさらに取り組んでいく。
- ③ 生活道路の幅員拡充については、主に通学路を主体に取り組んでおり、要望数が多いため、市道の改良については、引き続き安全確保の観点から優先順位を付けて取り組んでいく。
- ④ 道路整備に対する要望対応事業については、地域の各区総会等で要望順位を決めてもらうことを徹底し、優先順位を付けた整備をすすめる。
- ⑤ 用地交渉に携わる担当職員の資質向上を図る。

基本事業名	13 計画的な道路の整備	基本事業担当課	建設課
-------	--------------	---------	-----

対象	幹線道路、生活道路	意図	土地利用に合った道路網が整備される
----	-----------	----	-------------------

成果指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
A 整備済延長/計画延長×100	%	目標値				31.0	45.0	70.0	100
		実績値			15.0	23.0	28.9		
		目標値							
		実績値							
		目標値							
		実績値							

8. 基本計画期間における基本事業の目標設定(水準設定の理由と前提条件)

人口増加により、主要幹線道路の交通量が増え、交通渋滞や歩行者の通行に支障のある道路が発生する恐れがある。今後、通勤や営業車両等の増大を見込み土地利用等を加味した効率的な道路計画を立案し実行していかなければならない。しかし、最近では用地の確保が難しい状況になっており、19年度、20年度をそれぞれ+10%、21年度を+15%、22年度を+30%とした。目標値としては、用地取得を重点的に行なうことで、計画どおりの進捗を見込み19年度31%(+4,900m)、20年度45%(+4,471m)、21年度70%(+7,869m)、22年度には+9,398mとして22年度の目標値を100%とした。

9. 基本事業の20年度の振り返り(目標達成度評価)と22年度に向けての課題

事業が完了することにより始めて道路の利便性が向上することとなるが、登記法の改正により用地取得の事務手続きが複雑になっており筆界の立会い等の確認が煩雑になったこと。市民の用地協力をえることが難しくなり時間を要するようになった。今後とも市民への理解と協力が得られるよう努力していきたい。

基本事業名	14 道路環境の整備	基本事業担当課	建設課
-------	------------	---------	-----

対象	幹線道路、生活道路	意図	渋滞がなくなり、スムーズに通行できる
----	-----------	----	--------------------

成果指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
A 渋滞箇所数	箇所	目標値				10	10	10	9
		実績値	10	10	10	10	10		
		目標値							
		実績値							
		目標値							
		実績値							

8. 基本計画期間における基本事業の目標設定(水準設定の理由と前提条件)

スムーズな通行を図るため交通渋滞の原因となっている交差点に重点を置き、国道・県道の幹線道路や主要市道の改良を行うとともに幅員の狭い生活道路の解消を行う。渋滞箇所数については、現状の水準で推移すると考える。目標値は、スムーズな通行を図るため交通渋滞の原因となっている交差点に重点を置き、右折レーンの設置および変則交差点の解消により、22年度には、9箇所になると設定した。

9. 基本事業の20年度の振り返り(目標達成度評価)と22年度に向けての課題

基本事業に対する意図は、「渋滞がなくなり、スムーズに通行できる」、成果指標として「渋滞箇所数」を掲げている。本事業への取り組みとしては、御代志野々島線交通安全施設整備事業を県道大津西合志線改良事業と同時に平成19年度から実施している。平成22年度完成を目指し、渋滞箇所1箇所を削減する。

基本事業名	15 適正な維持管理の推進	基本事業担当課	建設課
-------	---------------	---------	-----

対象	幹線道路、生活道路	意図	適切に管理されて安全に通行できる
----	-----------	----	------------------

成果指標名	単位	数値区分	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
A 苦情件数	件数	目標値				220	210	200	190
		実績値	253	223	212	216	133		
B 対応率	%	目標値				75.0	77.0	79.0	80.0
		実績値			73.1	84.7	85.7		
		目標値							
		実績値							
		目標値							
		実績値							

8. 基本計画期間における基本事業の目標設定(水準設定の理由と前提条件)

人口増加により、主要幹線道路の交通量が増え、交通渋滞や歩行者の通行に支障のある道路が発生する恐れがある。苦情件数は、年々人口並びに交通量の増加により、増加していくものと推測されるが、道路耐用年数等の補修を含めた総合的な道路整備を進めることにより、22年度の目標値は190件とした。対応率の目標値については、道路の整備が進められ、積極的に苦情解決に努めることにより19年度を75%として以降年々高くなるものと見込み22年度で80%とした。

9. 基本事業の20年度の振り返り(目標達成度評価)と22年度に向けての課題

苦情件数は、昨年に比べて約半減している。このことは、道路の維持補修等の対応や歩道設置等による道路整備が成果を得ているものとする。また、対応率の上昇についても、苦情件数が減少していることから対応に当たる時間的な部分で問題解決に貢献したものと考える。道路等に対する苦情は、計画的な道路網の整備と相対している関係から、今後とも快適な生活環境を目指して道路網の整備や維持補修に努める。