

政策の柱	V 都市のさまざまな活動を支える都市基盤の機能と質を高めるために	政策名 (基本施策名)	2 円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する	政策の達成目標 (基本施策目標)	総合的な交通体系の構築により、円滑で利便性が高く、ひとや環境にやさしい、誰もが利用しやすい交通環境がつけられている。	H23中間総括評価 時点の政策の達成度	A	A:順調 B:概ね順調 C:少し遅れている D:遅れている
------	----------------------------------	----------------	--------------------------	---------------------	--	------------------------	----------	----------------------------------

1 政策を構成する各施策の取組状況

No.	施策名	主要な取組内容	施策指標の実績とH24末の見通し	指標の達成率	施策指標 指標の数値	課題
1	公共交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> ◆総合的な公共交通ネットワークの構築のため、バス路線の維持存続や地域内交通など生活交通の確保に取り組むとともに、ネットワークの中心となる東西基幹公共交通への新交通システムの導入について市民理解の促進や事業の実現に向けた具体的な検討を進めている。 ◆公共交通の利用促進のため、バスの利用環境整備や市民の意識啓発などの取組を進めている。 ◆交通結節機能の充実のため、雀宮駅、岡本駅周辺地区での駅前広場等の整備を進めている。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆路線バスの利用者数は、減少傾向が続いており、平成19年度に比べ約14%減少している。 ⇒バス事業者と連携しながら、公共交通不便地域・空白地域の解消や利用環境の向上に取り組むことにより、平成24年度目標の達成は難しいものの減少傾向に歯止めをかけることを目指す。 ◆地域内交通利用者は、導入地区の拡大により平成19年度に比べ10倍以上となっている。 ⇒新たな地域での運行や導入地区での利用促進により、更なる利用者数の増加を見込む。 	79.3%	◎1日あたりの路線バス利用者数 現状値 H23:35,704人 ↓ 目標値 H24:45,000人	<ul style="list-style-type: none"> ◆生活交通の確保については、バス利用者が減少し、赤字バス路線に対する補助金が増加傾向にあることから、バス路線の維持存続に向けて、より効果的な支援策を検討するとともに、バス事業者と一体となって利用環境の向上や利用促進に取り組んでいく必要がある。また、地域内交通の確保に向けて、未導入地域への早期導入と持続的な運行に向けた取組支援が必要である。 ◆東西基幹公共交通の導入については、新交通システム導入に向けた市民理解を深めるとともに、交通事業者をはじめとする関係機関との連携を強化していく必要がある。また、事業に伴う自動車交通への影響と対応、運営体制のあり方などについて検討していく必要がある。
2	道路ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> ◆円滑で機能的な道路ネットワークを構築するため、都市計画道路をはじめ、その他の道路整備事業を計画的に進めている。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆総合計画で掲げた施策指標について、都市計画道路は整備路線の重点化を図りながら進められており、整備率(供用延長)は伸びている。 ⇒平成24年度末の状況としては、これまでの実績、さらに泉ヶ丘線の供用が予定されることから、指標を上回る実績となる見通しである。 	102.0%	◎都市計画道路の整備率 現状値 H23:67.5% ↓ 目標値 H24:66.2%	<ul style="list-style-type: none"> ◆震災により、災害に強い都市の基盤づくりの重要性が再認識されたところであり、災害時における人・物資等の輸送を支える交通機能、さらに延焼防止や避難・消防などの各種活動を支える空間機能など、多様な機能を担う幹線道路については、引き続き都市の骨格的道路網の形成に向け計画的に整備に取り組んでいく必要がある。また、道路施設の延命化・耐震補強を図っていく必要がある。 ◆道路整備に係る財源は厳しい状況にあることから、事業に必要な特定財源を確実に確保していく必要がある。
3	ひとや環境にやさしい交通環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ◆交通バリアフリー化の推進のため、ノンステップバスの導入促進とともに、交通結節点である駅や駅前広場、道路のバリアフリー化などを行っている。 ◆環境にやさしい自転車の利用・活用を促進するため、自転車走行空間の整備や「自転車の駅」の設置など、自転車を安全で快適に、楽しく利用できる環境づくりに取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ノンステップバスの導入率は、順調に増加しており、平成19年度に比べ2倍以上になっている。 ⇒バス事業者との連携のもと計画的に導入を進めることができおり、平成24年度の目標をすでに達成している。 	117.3%	◎ノンステップバスの導入率 現状値 H23:35.2% ↓ 目標値 H24:30.0%	<ul style="list-style-type: none"> ◆ノンステップバスの導入については平成24年度目標を達成しているが、国の導入目標の見直し(平成32年度までに70%)を踏まえ、今後の目標値を定めたところであり、目標の達成に向けてバス事業者と連携して取り組んでいく必要がある。 ◆自転車の利用・活用に向けて、「自転車のまち推進計画」に位置付けた施策事業を円滑に推進するためには、国や県などの関係機関、中心市街地商店街や民間企業などと連携、協力していく必要がある。
政策を構成する施策指標の達成状況		A	※各施策の「指標の達成度」の平均値をA～Eの指標で提示 90%以上:A 80～90%:B 60～80%:C 40～60%:D 40%未満:E	施策指標の達成度 平均値	99.5%	

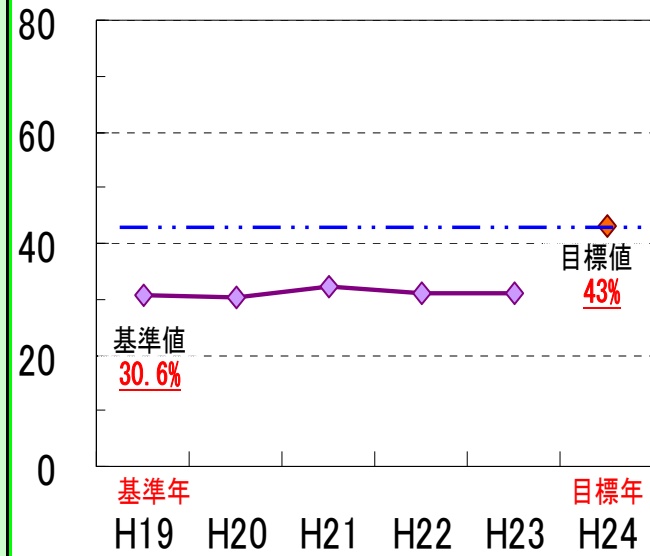
2 これまでの取組状況（H20～H23）と見通し

主要な取組内容	成果の大きい施策	「道路ネットワークの充実」及び「ひとや環境にやさしい交通環境の創出」については、都市計画道路の整備やノンステップバスの導入の推進により、施策指標を達成している。	外部 特記 事項 など	<ul style="list-style-type: none"> ◆国では、人口減少、高齢化の進行などの課題に対応しながら安全で安心な地域の移動手段を確保するため、交通基本法を閣議決定し、関連施策の充実を図っている。また、経済的で環境にやさしい自転車の通行環境の改善に向けた社会実験・調査などを行っている。 ◆公共交通の利用者減少、サービスの低下など「公共交通の負のスパイラル」に陥っている。自転車に関しては、走行空間・連続性の確保、マナー向上などの課題がある。 ◆「社会資本整備総合交付金」制度により、国の補助制度が地方自治体の創意工夫を活かした自由度の高い柔軟な仕組みに改善され、本市の着実な建設事業の推進が可能となっているが、東日本大震災以降の社会経済情勢の変動による影響が考えられる。 ◆中心市街地及び近郊における高齢化の進行や商店の減少等を踏まえ、生活交通手段の確保に向けた公共交通空白地域の改善を図るべきとの意見がある。 	実績とH24末の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ◆「公共交通ネットワークの充実」については、高齢化の進行等により交通弱者が増加する中、バス路線の維持存続や地域内交通の導入、JR雀宮駅・岡本駅の交通結節機能の強化、将来の公共交通ネットワークの実現のための市民説明などを着実に進めている。 ⇒地域住民や交通事業者等と連携しながら、公共交通不便地域・空白地域の解消や利用環境の向上などに取り組むことにより、平成24年度目標達成は難しいものの公共交通利用者数の減少傾向に歯止めをかけることを目指す。 ◆「道路ネットワークの充実」については、都市の骨格的道路網の形成に向け、幹線道路の整備やスマートICのフルインター化などの整備を計画的に進めている。 ⇒都市計画道路の整備は、整備路線の重点化を図りながら効率的に事業を進め、新たな路線の供用も予定されていることから目標を上回る見通し。 ◆「ひとや環境にやさしい交通環境の創出」については、交通事業者と連携したノンステップバスの導入支援や自転車利用・活用の促進に向けた自転車走行空間の整備などに積極的に取り組んでいる。 ⇒ノンステップバスの導入については、バス事業者との連携のもと計画的に導入を推進し、目標を大きく上回る見通し。また、自転車利用・活用のさらなる促進に向けて、「自転車のまち推進計画」に位置付けた施策事業を積極的に展開していく。
	取組の遅れている施策	「公共交通ネットワークの充実」については、公共交通の利用環境の向上や利用促進に向けて取り組んでいるもの、少子化の進展や自動車に依存したライフスタイルが定着していることなどから、施策指標が低下している。				

3 市民意識調査結果

H23市民意識調査	市民の政策満足度	
	H23満足度	達成率
	31.2%	72.5%
	目標に対する達成率が 高：90%以上 中：70～90%未満 低：70%未満 <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: blue; margin: 10px 0;">中</div>	

政策に関する市民満足度の推移（H19→H23）



4 今後の方向性

今後の方向性

- ◆「公共交通ネットワークの充実」については、公共交通の利用者減少、サービスの低下など、「公共交通の負のスパイラル」に陥っていることなどを踏まえ、引き続き、既存バス路線の維持存続を図りながら、交通事業者や地域住民と連携し、バス路線の新設・拡充や地域内交通の導入などによる公共交通不便地域・空白地域の解消に積極的に取り組むとともに、将来の公共交通ネットワークの実現に向けて、その基軸となる東西基幹公共交通への新交通システムの導入を推進していく。
- ◆「ひとや環境にやさしい交通環境の創出」については、ノンステップバスの導入について、これまでの導入支援に加え、車両を各系統へ効果的に配置・配分することで運行率を高めるなどの取組を支援していくとともに、環境負荷の軽減やまちづくりの観点から大きな期待が寄せられている「自転車」について、本市の特性を十分に活かしながら、ハード・ソフトの両面から、自転車を安全で快適に、楽しく利用できる環境づくりに積極的に取り組んでいく。
- ◆「道路ネットワークの充実」については、震災により、災害に強い都市の基盤づくりの重要性が再認識されたことを受け、都市の骨格的道路網の形成に向けて、多様な機能を担う幹線道路の整備をはじめ、引き続き計画的な整備に取り組んでいく。