

施策評価シート

令和 5 年度

総 体 系 計 画	分野	2	第2章	災害に強く、安心で利便性が高い暮らしが実感できるまち	施策統括課	道路整備課
	施策No.	6	施策名	道路ネットワークの充実	課長名 (施策統括責任者)	澤野 正芳
	関係課	都市政策課 道路整備課 道路管理課 北部建設事務所 南部建設事務所				

1. 施策の目標

めざす姿 (成果目標)	地域の拠点間や市内の道路を快適で安全に通行できる。
取組方針	道路の拡幅改良、道路の通行空間の再配分、歩道の整備、自転車走行空間の整備などにより、市民が快適で安全に通行できる交通環境の実現を図ります。また、道路の効率的な維持管理のため、市民の自主的な清掃活動への支援や、橋りょうを含む道路施設の長寿命化に取り組みます。他都市との交流基盤となる広域的な道路の整備を推進するとともに、市内の道路ネットワークの充実を図ります。

2. 施策の意図と成果指標

対象(誰、何を対象としているのか) *人や自然資源等	道路利用者(市民)						
意図(この施策によって対象をどう変えるのか)	市内における渋滞箇所の解消や安全性を確保することにより、道路を快適にまた安全に利用できるようにする。						
成果指標 A							単位
地域拠点間や市内の道路を快適で安全に通行できていると感じる市民の割合							%
H30 基準	R1 計画実績	R2 計画実績	R3 計画実績	R4 計画実績	R5 計画実績	R6 目標	
56.7	63.8 60.7	64.1 59.9	64.4 57.9	64.7 58.6	65.0 0.0	65.3	
成果指標 B							単位
都市計画道路整備率							%
H30 基準	R1 計画実績	R2 計画実績	R3 計画実績	R4 計画実績	R5 計画実績	R6 目標	
79.4	79.4 78.7	80.0 74.4	82.9 74.6	82.9 74.7	82.9 0.0	83.0	
成果指標 C							単位
-							-
H30 基準	R1 計画実績	R2 計画実績	R3 計画実績	R4 計画実績	R5 計画実績	R6 目標	
0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0	
成果指標 D							単位
-							-
H30 基準	R1 計画実績	R2 計画実績	R3 計画実績	R4 計画実績	R5 計画実績	R6 目標	
0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0	
成果指標 E							単位
-							-
H30 基準	R1 計画実績	R2 計画実績	R3 計画実績	R4 計画実績	R5 計画実績	R6 目標	
0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0	

施策評価シート

3. 市民意向調査結果

施策の重要度	前回	今回	
重要である	48.6%	47.4%	↓
ある程度重要である	38.7%	40.0%	↑
あまり重要ではない	3.8%	4.3%	↑
重要ではない	0.3%	0.6%	↑
順位	11/36位	11/36位	→

施策の満足度	前回	今回	
満足している	3.7%	3.4%	↓
どちらかといえば満足	40.9%	41.3%	↑
どちらかといえば不満	30.8%	32.0%	↑
不満である	9.4%	9.0%	↓
順位	32/36位	31/36位	↑

4. 社会潮流等の変化について（第2次総合計画策定時からの市民ニーズの環境の変化、法整備状況等）

- ・国により平成29年に自転車活用推進法が施行され、全国的に自転車の利用環境の整備が進むことが予想される。
- ・児童、生徒の通学中の事故について大きく報道され、市民から通学路への安全対策、特に歩道整備の要望が強くなっている。
- ・道路の重要構造物（橋りょう等）の5年に1回の近接目視点検が法で義務付けされたが、本年度2回目の点検が終わる。
- ・都市計画法に基づく開発行為に伴い市が維持管理を行う道路延長は増加している。（H30末、1,749 km→R4末、1,764 km）
※5年間で15 km増加。
- ・市道の除草業務などにおいて、地域活動で行われていた場所が、近年の少子高齢化に伴い困難となり、市に依頼されるケースが増加している。

5. 施策を推進していく上での新たな課題、新たな視点

- ・国からの補助や交付金の確保。要望額に対する内示額について年度ごとにばらつきがあり、計画的な事業進捗に支障を来す可能性がある。
- ・来年5回目の市道整備意向調査を全自治会を対象に実施を予定しているが、毎回、道路整備に対する要望が多い。
- ・資材単価、燃料費の高騰、人件費の上昇により工事費の不足が想定される。
- ・道路施設（舗装、橋梁等）の老朽化対策が必須である。
- ・自転車利用環境の整備を進めていく必要がある。
- ・厳しい財政状況で維持管理の予算が年々削減されていく中で、市道の安全を確保するためには、地元要望等に応じる形ではなく、重要性・緊急性の高い場所から道路の補修等を行っていく必要がある。

6. 施策の課題解決に向けた今後の取組の方向性・内容等

- ・国・県と連携して、広域的な道路（有明海沿岸道路、佐賀唐津道路）の整備促進に取り組むとともに、国に対して、道路事業の予算確保の要望活動を継続して行う。
- ・生活道路の整備に対して、緊急性、公平性の確保をしながら、必要な整備を実施していく。
- ・道路施設の橋りょう等の老朽化対策として、予防的な補修を含む長寿命化をはかり、維持管理の縮減を図る。
- ・舗装の老朽化対策として、市道舗装修繕計画（2期）を策定し、道路の適切な維持管理に努めていく。
- ・道路の拡幅は長い期間と多額の費用がかかるため、現道路幅員内での、歩行者、自転車の安全確保のため、通行空間の再配分を検討する。
- ・「主要幹線道路の維持管理」については、老朽化が著しく、管理瑕疵を問われるような場所が多いため、修繕計画を策定し順次補修を行っていく。
- ・「生活道路の維持管理」については、俯瞰的な視点を持ち、重要性・緊急性の高い場所から順次補修等を行っていく。
- ・道路施設（交通安全施設等）については、将来の維持管理コストを考慮し、効果的な場所に必要最低限の整備を行うこととする。