

施策評価シート

【施策の概要】

		登録者(課長)名【1】	道路建設課長 保谷 昌宏	
		主管課(関係課)【2】	道路建設課(道路管理課、都市計画課)	
施策名【3】		分野【4】	まちづくりの方向性【5】	
安1-2 道路・交通網の整備		快適で魅力的な都市空間で暮らすために	安全で快適に暮らすまちづくり	
概要	施策全体の課題【6】		施策実現へむけたキーワード【7】	施策の目標【8】
	本市では、道路整備の遅れを指摘する声が多く、市民意識調査(平成24年9月)においても、「安全で歩きやすい道路環境」の重要度が高くなっています。安全で利便性の高い道路や交通機関の存在は、魅力的な都市であるための条件のひとつです。今後は、安全で快適な道路・交通環境を確保するため、計画的に道路ネットワークの形成を行うとともに、交通管理者と連携した交通対策による安全で快適な道路の整備や自転車と歩行者、車が共存する安全な道路環境への取組が求められています。さらに、公共交通空白地域・不便地域を捕う「はなバス」の運行に取り組むとともに、交通事業者、NPOなどの多様な主体と連携し、バリアフリー化、交通結節点の利便性の向上、ユニバーサルデザインの配慮など、人にやさしい公共交通及び関連施設の充実を図る必要があります。		◆安全で利便性の高い道路網の構築 ◆自転車と歩行者、車が共存する道路環境への対応	だれもが日常生活で利便性、安全性、快適性を享受できる総合的な道路・交通環境づくりを進めます。
	留意すべき点(都などの制度の変化・その他制約条件・社会環境の変化)【9】			
◇平成28年3月に東京都と特別区及び市町により「東京における都市計画道路の整備方針」(第四次事業化計画)、並びに本市においては「西東京市道路整備計画」を平成29年3月に策定しました。また、東京都では都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保等を図るため、「東京都無電柱化推進条例」を策定し都道の無電柱化を推進しています。 ◇「健康」応援都市の実現、とりわけ、まちの健康の実現を目指す上では、道路・交通網の整備は重要な課題の一つです。				
事業群	事業群名【10】		事業群の施策上の位置づけ【11】	
	1	体系的な道路網の整備を進めます	安全で利便性の高い道路網の構築	
	2	体系的な交通網の整備を図ります	路線バスやコミュニティバス等による公共交通網の整備	
	3	歩行者、自転車、車が共存するまちづくりに取り組みます	歩行者、自転車、車が共存する道路環境の整備	

【施策の成果】

			年度	24	25	26	27	28	29
成果指標【12】	指標1	名称	「円滑な車両交通のための道路・交通網の整備」に対する満足度						
		算出式・説明	市民が安全で快適に移動できるように、市が行う「円滑な車両交通のための道路・交通網の整備」の取組に対する評価を、市民意識調査の「市民満足度」により把握します。						
		目標値	31%			単位	%		
	指標2	名称	市内の都市計画道路整備率						
		算出式・説明	安全で快適な道路交通環境を充実させるうえで、都市計画道路の整備は重要です。市内の都市計画道路整備率を高めることを目標とします。						
		目標値	46%			単位	%		
	指標3	名称							
		算出式・説明							
		目標値							
	指標4	名称							
		算出式・説明							
		目標値							
達成率の平均値			81%	86%	88%	89%	89%	47%	

【市民意見】【13】

24年度		27年度		29年度	
満足度(%)	26.7%	満足度(%)	25.7%	満足度(%)	28.8%
満足度(平均ポイント)	-0.53	満足度(平均ポイント)	-0.52	満足度(平均ポイント)	-0.45
重要度(%)	82.5%	重要度(%)	83.9%	重要度(%)	83.1%
重要度(平均ポイント)	1.32	重要度(平均ポイント)	1.39	重要度(平均ポイント)	1.39

各年次の市民意識調査で、施策ごとの「満足、やや満足」「重要、やや重要」の合計値として算出しています。

【一次評価】

検証項目	施策の成果と課題	施策成果の目標達成状況【14】	<input checked="" type="checkbox"/> まだ未達成 <input type="checkbox"/> ほぼ達成 <input type="checkbox"/> 目標を大きく上回る	
		意識調査での満足度【15】	<input checked="" type="checkbox"/> 平均を下回る <input type="checkbox"/> ほぼ平均 <input type="checkbox"/> 平均を上回る	
検証項目	今後の方針	施策の重要性の変化【17】 <input type="checkbox"/> 弱くなっている <input checked="" type="checkbox"/> 以前と同程度 <input type="checkbox"/> 強くなっている		
		意識調査での重要度【18】 <input type="checkbox"/> 平均を下回る <input type="checkbox"/> ほぼ平均 <input checked="" type="checkbox"/> 平均を上回る		
総合評価	施策内容の方向性【20】	<input type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 絞込み		
	施策実施コストの方向性【21】	<input type="checkbox"/> 重点化 <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 効率化		
	施策実施方針【22】	V 成果を維持しつつ、コストも現状を維持する施策領域		
今後の方針(具体的な事業群や事務事業を示しながら)【19】 <p>◇都市計画道路や生活道路の整備は、平成28年3月に策定された「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」や「西東京市道路整備計画」などに基づき安全で利便性の高い道路網の整備に取り組みます。 ◇体系的な交通網の整備に向けて、道路が狭くはなバスで対応できない公共交通空白・不便地域を解消するための具体的な取り組みを進めるとともに、踏切の除却を行い、道路交通の円滑化と市街地の一体化を目指す道路と鉄道の連続立体交差事業の早期事業化に向けた取り組みを進めます。 ◇自転車走行空間と自転車走行ネットワークの確保に向けて、自転車専用通行帯や自転車ナビマークの設置を検討します。 ◇人口急増期に集中して整備され、現在、老朽化が進んでいる都市基盤施設の効率的・効果的な保全・更新を進めます。</p>				
説明【23】				
【一次評価後の事情変更等】				
総合評価				
総合評価	施策内容の方向性【20】	<input type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 絞込み		
	施策実施コストの方向性【21】	<input checked="" type="checkbox"/> 重点化 <input type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 効率化		
	判断理由等【24】	道路・交通網の整備については、東京都における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)などにに基づき、都市計画道路の整備の推進に取り組んできました。また、はなバスについて、ルートを見直すことで公共交通空白・不便地域の解消に努めてきました。市民意識調査結果では、前回調査と比べ満足度・重要度ともに大きな変化は見られませんが、引き続き満足度は低くなっています。また、施策成果の目標は達成していません。そのため、実施コストの重点化を図るべきと判断しました。公共交通空白・不便地域の解消に向けて、はなバスについては事業負担の改善に取り組むつつ、今後は、地域の実情に応じた他の移動手段の検討も進める必要があります。また、都市計画道路等の整備や、連続立体交差事業については、財政負担に十分考慮した上で取り組むとともに、「健康」応援都市の実現に向けて、自転車を活用したまちづくりにも取り組む必要があります。		
	施策実施方針【22】	IV 成果を維持するため、コストの重点化を行う施策領域		

【行革本部評価】

総合評価	施策内容の方向性【20】	<input type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 絞込み	
	施策実施コストの方向性【21】	<input checked="" type="checkbox"/> 重点化 <input type="checkbox"/> 現状維持 <input type="checkbox"/> 効率化	
	判断理由等【24】	道路・交通網の整備については、東京都における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)などにに基づき、都市計画道路の整備の推進に取り組んできました。また、はなバスについて、ルートを見直すことで公共交通空白・不便地域の解消に努めてきました。市民意識調査結果では、前回調査と比べ満足度・重要度ともに大きな変化は見られませんが、引き続き満足度は低くなっています。また、施策成果の目標は達成していません。そのため、実施コストの重点化を図るべきと判断しました。公共交通空白・不便地域の解消に向けて、はなバスについては事業負担の改善に取り組むつつ、今後は、地域の実情に応じた他の移動手段の検討も進める必要があります。また、都市計画道路等の整備や、連続立体交差事業については、財政負担に十分考慮した上で取り組むとともに、「健康」応援都市の実現に向けて、自転車を活用したまちづくりにも取り組む必要があります。	
	施策実施方針【22】	IV 成果を維持するため、コストの重点化を行う施策領域	

【施策内の事務事業貢献度判定】

安1-2 道路・交通網の整備

事業群	名称【25】	担当課【26】	概要【27】
1	西東京都市計画道路3・4・11号線の整備	道路建設課	整備予定箇所の東西は既に整備済みであり、この間の未整備区間の道路を整備することで東西方向のアクセス強化を図ります。
	西東京都市計画道路3・4・15号線の整備	道路建設課	整備済みの西3・3・14号線や東京都が施工中の放射7号線に接続することで保谷駅北口へのアクセスの強化を推進し、市内北部地域の交通円滑化及び利便性や歩行者等の交通安全を図ります。
	西東京都市計画道路3・4・17号線の整備検討	道路建設課	東伏見駅南口と西3・3・3号線を結び、東伏見駅南口へのアクセスを向上させます。東伏見駅を含む西武新宿線の井荻駅から東伏見駅付近について、鉄道立体化検討対象区間として新規に着工を準備する「社会資本総合整備計画」に位置づけられたことから、立体化が具体化した場合事業化を検討していきます。
	西東京都市計画道路3・4・18号線の整備検討	道路建設課	西武柳沢駅北口から西3・4・11号線を南北方向に結ぶネットワークを形成します。西武柳沢駅北口から西3・5・4号線（新青梅街道）までの区間が、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業計画）において優先的に整備すべき路線として位置づけられています。現在、整備を進めている他の路線の進捗状況を見ながら事業実施時期を検討していきます。
	西東京都市計画道路3・4・24号線の整備検討	道路建設課	田無駅南口駅前広場の整備を行い駅利用者の利便性及びアクセスを向上させます。東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業計画）において優先的に整備すべき路線として位置づけられています。地元の関係権利者等に丁寧な説明を行い事業化を検討していきます。
	西東京都市計画道路3・5・10号線の整備	道路建設課	西3・4・20号線と西3・4・25号線とのネットワークを結び、東西方向のアクセスの強化を図ります。
	市道の新設改良事業の実施	道路建設課	市民の安全性・利便性・防災面に配慮した市道の新設改良・拡幅その他必要な工事を行います。
	向台町三丁目・新町三丁目地区地区計画関連周辺道路の整備	道路建設課	向台町三丁目・新町三丁目地区地区計画周辺道路について、安全快適な道路空間の確保を目指し、歩行空間のネットワーク化と車両交通の円滑化を図るため、当該周辺の道路整備を進めます。
	公共インフラ保全事業の実施	道路建設課	橋梁長寿命化修繕計画に基づき、利用者の安全確保を行ないながら、計画的な修繕を行い、橋梁の長寿命化を図ります。従来行ってきた橋梁の事後的な修繕及び架替えから予防的な修繕及び計画的な架替えとすることで、修繕等に係る費用の縮減を図ります。
	踏切道拡幅事業の実施	道路建設課	西東京市道路整備計画の中では、長期的には立体交差による踏切の解消を検討していますが、短期的には歩行者等の安全確保を目的とした踏切の拡幅等の対策を実施する必要があります。このため国土交通省の「緊急対策踏切」並びに東京都で位置付けられた「重点踏切」等で、早期に効果が得られる箇所について調査・研究を行います。
公共インフラ保全事業の実施	道路管理課	落下や倒壊による第三者被害を防止する観点から、橋梁等施設の健全性の点検を行います。	
2	はなバスの運行	都市計画課	公共交通空白地域・不便地域の解消と公共施設等へのアクセスの向上を図り、市民の交流を促進するため、コミュニティバスを運行します。

総コスト(千円) ：評価年度【28】	事業費		事務事業 の評価 (直近)【29】	26市の サービス 水準との 比較【30】	施策における位置づけ【31】	貢献度 【32】
	事業費	人件費				
11,168	11,168	0	継続実施 (平成21年度)	下	西武池袋線南側のまちづくり骨格となる本路線を整備することにより、市民生活における利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
135,604	127,710	7,894	継続実施 (平成21年度)	下	保谷駅北口のまちづくりの骨格となる本路線を整備することにより、市民の生活における利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
0	0	0			東伏見駅周辺のまちづくりの骨格となる本路線を整備することにより、市民生活に置ける利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
0	0	0			西武柳沢駅のまちづくりの骨格となる本路線を整備することにより、市民生活における利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
54,240	45,100	9,140			田無駅南口のまちづくりの骨格となる駅前広場を整備することにより、市民生活における利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
0	0	0	事業化 (平成21年度)	－	ひばりヶ丘団地周辺のまちづくりの骨格となる本路線を整備することにより、市民生活における利便性・安全性の向上を図ることができる。	B
253,772	237,985	15,787	継続実施 (平成23年度)	上	市内の道路を整備することにより、市民生活における利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
215,454	207,976	7,478	継続実施 (平成21年度)	中	当該地区の道路を整備することにより市民生活における利便性・安全性の向上を図ることができます。	B
27,527	22,542	4,985			定期的な点検を実施し、計画的な維持修繕を行うことにより、橋の長寿命化を行ない費用の縮減ができます。	B
0	0	0	事業化 (平成21年度)	－	踏切を拡幅整備することにより、歩行者の安全確保と渋滞解消など交通網の整備が図れます。	B
7,635	6,804	831			定期的な点検により、劣化・損傷の状況を把握し、修繕していくことで利用者の安全確保を行います。	B
159,882	139,276	20,606	改善・見直し (平成25年度)	上	公共交通空白地域・不便地域にコミュニティバスを運行することにより、体系的な公共交通網の整備が図られます。	A

【施策内の事務事業貢献度判定】

安1-2 道路・交通網の整備

事業群	名称【25】	担当課【26】	概要【27】
	鉄道の連続立体交差化に向けた調査・研究	都市計画課	事業主体は東京都となることから、都に対して早期事業化を要望しています。事業実現に向けては、関係機関への要望活動や、事業課題等の調査・研究を行ないます。
3	駅周辺の自転車駐車場の整備・検討	道路管理課	駅周辺の自転車駐車場の整備によって、自転車を利用する市民がより安全に、快適に生活できる環境づくりを進めます。
事業の合計			

総コスト(千円) : 評価年度【28】	事務事業 の評価 (直近)【29】		26市の サービス 水準との 比較【30】	施策における位置づけ【31】	貢献度 【32】
	事業費	人件費			
2,523	30	2,493		西武池袋線、西武新宿線ともに連続立体交差化により踏切が除却されるので渋滞緩和が図られ、周辺のまちづくりを同時に行うことで地域における経済効果も見込まれる。	A
312,991	308,633	4,358		駅周辺の自転車駐車場の整備により、安全で、快適に生活できる環境づくりに寄与しています。	B
1,180,796	1,107,224	73,572			