

局 施 策 評 価 票

平成 **21** 年度実施施策

A時点: -	B時点: -	C時点: 22. 7月

局名 **建築都市局**

基本計画	柱	街を支える
	大項目	都市の発展を支える拠点地区の整備
	取組みの方針	生活支援拠点の充実

担当局 / 総務担当課名	建築都市局	事業調整課
連絡先	582-2864	

21年度計画

-1-(1)-

施 策 名 **まちづくりと連携した商業機能の活性化**

施策の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	「街なか」の道路において、歩行者・自転車やバス等の公共交通を優先する仕組みづくりを行うことにより、まちの魅力や回遊性を高め、集客機能の向上など拠点地区における商業機能の活性化を図ります。
	その結果、実現を目指す取組みの方針名	生活支援拠点の充実

施策の成果	成果指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)		現状値		平成21年度	目標値	
	年度	平成21年度	計画	実績		年度	平成30年度
	公共交通拠点内での公共交通利便施設整備箇所数	7箇所	計画	7箇所	7箇所	目標値	90箇所
	乗り継ぎや利用者の多い鉄道駅・主要なバス停などの公共交通拠点において、バリアフリー化やバス停、乗り継ぎ案内板の整備など、乗り継ぎ及び待合環境を改善することが、公共交通の利便性向上を図り、まちの魅力と回遊性を高めることに繋がります。そのため、整備が必要な90箇所を計画的に整備することが重要なことから、整備箇所数を成果指標として設定しました。	7箇所	実績	7箇所	100.0%	目標値	90箇所
			達成度	100.0%			
			計画			年度	
			実績			目標値	
			達成度		%		
コスト	A時点 -		事業費	59,807千円	構成事業にかかった人件費の目安(21年度)		
	B時点 -			うち一般財源	50,300千円	5,160千円	
	C時点 22.7月 [21年度:執行額]						
			計画		年度		
			実績		目標値		
			達成度		%		

局施策に対する担当局の評価

局施策の評価	21年度評価	主な分析理由
成果指標の結果を踏まえ、構成事業の評価結果なども考慮し評価を行う。	A	平成21年度、公共交通の利便性向上につながる取り組みとして、小倉都心部でバスロケーションシステム5箇所の設置、JR枝光駅のエレベータ、多目的トイレの整備、モノレール徳力嵐山口駅の多目的トイレ整備など計7箇所の整備が実施され、公共交通拠点に置ける乗り継ぎや待合い環境の改善が、計画通りに実施されています。
今後の局施策の方向性	・本市では、平成20年12月に環境首都総合交通戦略を策定し、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる環境首都としてふさわしい交通体系の実現を目指した取り組みを進めることとしています。 ・公共交通拠点における利便性向上等への取り組みは、利用者の増加や、駅などの交通拠点周辺の回遊性の向上にもつながることから、今後とも計画的な施設整備に取り組んでまいります。	

【局施策評価】 A:大変良い状況にある B:概ね良い状況にある C:概ね良い状況とまでは言えない D:不十分な状況にある

評価担当部署の意見

適切な評価 下記のとおり

事業評価票

平成21年度実施事業	新規	継続

A時点: -	B時点: -	C時点: 22.7月

担当局/課	建築都市局 都市交通政策課
連絡先	582-2518

基本計画	柱	街を支える
	大項目	都市の発展を支える拠点地区の整備
	取組みの方針	生活支援拠点の充実
	主要施策	まちづくりと連携した商業機能の活性化

関連計画	北九州市環境首都総合交通戦略
事業期間	平成21年度～平成30年度
経費区分	裁量経費

-1-(1)-

事業名	環境首都総合交通戦略の推進	
-----	---------------	--

事業の概要	何(誰)をどのような状態にしたいのか。	過度なマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通への利用転換を目指して、短中期の交通施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成20年12月に策定しました。その戦略の施策の一環として、拠点地区における商業機能の活性化に向けて、生活支援拠点(公共交通拠点)で整備対象となる90箇所において、エレベーターなどのバリアフリー化や上屋・ベンチなどの待合環境並びに乗り場案内・乗継ぎ案内等の乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化することで、商業施設利用者が安心して移動できるまちを目指します。	
	その結果、実現を目指す施策名と成果	施策名	まちづくりと連携した商業機能の活性化
		成果	公共交通拠点内での公共交通利便施設整備箇所数

目的実現の為に実施する内容	実施工程	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	計画変更理由			
		当初計画	・バスロケーションシステム設置(都心)5箇所 エレベーター、多目的トイレ設置(枝光駅)1箇所 多目的トイレ設置(モル・ル徳力嵐山口駅)1箇所	・バス停ベンチ(魚町)1箇所 ・駐輪スペース整備(徳力公園前駅、三ヶ森駅)2箇所 ・バス停整備(大橋通、若松市民会館前)2箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(若松駅周辺)1箇所 ・多目的トイレ設置(モル・ル志井・城野駅)2箇所	・駐輪スペース整備(都心)1箇所 ・バス停整備(第一島)2箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(都心、黒崎駅、第一島)3箇所	・駐輪スペース整備(三萩野)1箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(都心)1箇所		・駐輪スペース整備(戸畑渡場)1箇所 ・バス停整備助成 2箇所		
現状	・バスロケーションシステム設置(都心)5箇所 エレベーター、多目的トイレ設置(枝光駅)1箇所 多目的トイレ設置(モル・ル徳力嵐山口駅)1箇所	・バス停ベンチ(魚町)1箇所 ・駐輪スペース整備(徳力公園前駅、三ヶ森駅)2箇所 ・バス停整備(大橋通、若松市民会館前)2箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(若松駅周辺)1箇所 ・多目的トイレ設置(モル・ル志井・城野駅)2箇所	・駐輪スペース整備(都心)1箇所 ・バス停整備(第一島)2箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(都心、黒崎駅、第一島)3箇所	・駐輪スペース整備(三萩野)1箇所 ・バス停整備助成 2箇所 ・公共交通案内板整備(都心)1箇所	・駐輪スペース整備(戸畑渡場)1箇所 ・バス停整備助成 2箇所					
実施状況	成果・活動指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方)						平成21年度	目標		
	公共交通拠点内での公共交通利便施設整備箇所数						計画	7箇所	年度	平成30年度
	乗り継ぎや利用者の多い鉄道駅や主要なバス停において、バリアフリー整備やバスロケーションシステム等の整備を行い、乗り継ぎや待合環境を改善します。						実績	7箇所	内容	90箇所
							達成度	100.0%	年度	
コスト	A時点 - B時点 - C時点 22.7月[21年度:執行額]						事業費	59,807千円	事業にかかった人件費の目安(21年度)	
							うち一般財源	50,300千円	5,160千円	
単年度計画										

【事業の実施結果・進捗状況の確認】

実施結果	21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。	平成21年度は当初計画どおり事業を実施しました。魚町、平和通り、三萩野バス停において、バス事業者と連携してバスロケーションシステムを整備した結果、バスの到着時刻がわかるようになり利用者の方々が安心してバスを利用できるようになりました。また、JR枝光駅やモル・ル徳力嵐山口駅において、エレベーター、点字ブロック、多目的トイレなどのバリアフリー整備を行った結果、身体の不自由な方から子供まで安心して駅等を利用できるようになりました。
------	-------------------------------------	--

【事業の再検証】

評価	有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。	4:高い 3:やや高い 2:やや低い 1:低い	4	・バスロケーションシステムについては、市民3千人(回答率53.7%)に対して平成18年度に実施した「都市交通に関するアンケート調査」にて約90%の市民が公共交通の利用促進に必要な施策として「公共交通案内情報の充実」との要望があったため有効性は高いと考えます。 ・駅のバリアフリー化については、安全安心な街を目指す本市の方向性とも合致しており、様々な利用者に対して有効だと考えます。
	経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。		4	・バスロケーションシステムについては、平成22年度の社会実験に向けて交通事業者の負担により整備しているため整備費用に対する市のコストが削減されました。 ・JR駅バリアフリー化は、国、市、JRの協調補助で実施し、モル・ル徳力嵐山口駅は国の補助事業を活用しているため、コスト削減が図れました。
	適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。		4	・公共交通の案内情報の充実や駅のバリアフリー化については、利用者が安心して公共交通を利用でき、公共交通の利用促進を図るためにも着実に事業を推進していく必要があると考えます。
	市の関与の必要性 実施主体として市が適切なのか、市の関与をなくすことはできないのか。		4	・公共交通は、市民が自由に利用でき、地球環境にやさしい移動手段です。その整備や利用促進を図ることは、市民サービスに繋がるとともに地球温暖化防止に寄与するため、市の関与が必要不可欠と考えます。
今後の方向性	評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。		ウ	まちづくりと連携した商業機能の活性化において、公共交通の利便性向上や利用促進を図り、その維持継続やサービスを向上していくことは、市民の移動手段の確保や低炭素化社会の実現に向けて重要な施策であるため、今後とも着実に実効性のある取り組みを実施していくことが適当と考えます。