

# 施策マネジメントシート

作成日 平成 30 年 8 月 31 日

施策	No. 02	人が行き交う道路・交通ネットワークづくり			
施策 主管課	土木課	氏名	角田和仁	施策 関係課	企画課、市民活動支援課、農林土木課

## 1. 現状把握 Plan→Do

### (1) 施策の目的と指標

① 対象 (誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等 ◇市民 ◇笛吹市を訪れる人	③ 対象指標名称 (対象の大きさを表す指標) 数字は記入しない (単位)
	a 笛吹市の人口<4月1日現在> 人
	b 一宮・御坂インターチェンジ年間乗・降台数<ネクスコ東日本確認> 台
	c JR石和温泉駅年間乗者数<JR東日本確認> 人
② 意図 (対象をどういう状態に変えるのか) ◇公共交通機関や幹線道路網のアクセスやネットワークがよくなり、利用しやすくなる。	④ 成果指標名称 (意図の達成度の指標) 数字は記入しない (単位)
	d 幹線道路網が整備され移動しやすい街だと感じている市民の割合 %
	e 規格道路改良率 %
	f デマンドタクシー利用登録者数 人
	g デマンドタクシー利用者数(延べ) 人
	h
⑤ 成果指標設定の考え方 ◇公共交通機関や幹線道路網が利用しやすくなったかを市民に聞く。 ◇道路交通ネットワークの推進の前提となる規格道路整備状況を把握する。 ◇公共交通空白地を埋めるデマンドタクシーの利用状況を把握する。	⑥ 成果指標の取得方法 ◇まちづくり基礎調査⇒設問「幹線道路網が整備され、市内外への移動が円滑にできるまちだと思いますか。」により把握◇規格道路改良率については道路台帳より把握◇デマンドタクシーについては企画課把握

### (2) 指標・事業費等の実績推移と目標値

			23年度 実績、決算	24年度 実績、決算	25年度 実績、決算	26年度 実績、決算	27年度 実績、決算	28年度 実績、決算	29年度 最終目標		
対象 指標	a 笛吹市の人口<4月1日現在>	人	見込み値 72,000 実績値 72,192	72,000 72,145	72,000 71,724	72,000 71,132	72,000 70,749	72,000 70,599	72,000 69,861		
	b 一宮・御坂インターチェンジ年間乗・降台数<ネクスコ東日本確認>	台	見込み値 2,983,181 実績値 3,098,863	2,983,181 3,278,533	2,983,181 3,135,723	2,983,181 2,945,974	2,983,181 3,012,429	2,983,181 3,085,916	2,983,181 2,921,370		
	c JR石和温泉駅年間乗者数<JR東日本確認>	人	見込み値 959,220 実績値 936,590	959,220 1,005,210	959,220 1,021,270	1,000,000 1,016,525	1,000,000 1,041,636	1,000,000 1,069,815	1,000,000 1,080,765		
成果 指標	d 幹線道路網が整備され移動しやすい街だと感じている市民の割合	%	成り行き値 53.0 目標値 55.0 実績値 45.5	52.5 55.0 44.3	45.5 50.0 41.5	45.5 50.0 -	46.0 50.5 -	46.0 50.5 -	46.5 51.0 51.7		
		e 規格道路改良率	%	成り行き値 目標値 実績値 53.9	 56.9 56.9	55.5 56.0 57.2	56.0 58.0 58.2	56.5 59.0 59.7	57.0 60.0 60.4	57.5 61.0 60.8	
			f デマンドタクシー利用登録者数	人	成り行き値 目標値 実績値 1,288	 1,694 1,694	1,700 1,800 1,924	1,800 1,920 2,156	1,900 2,370 2,387	2,000 2,610 2,617	2,100 2,870 2,740
	g デマンドタクシー利用者数(延べ)			人	成り行き値 目標値 実績値 3,690	 5,077 5,077	5,100 7,610 6,887	7,200 8,860 6,784	5,700 7,120 7,798	6,000 8,350 8,449	6,300 9,180 8,046
		h			成り行き値 目標値 実績値	  	  	  	  	  	  
			施策コスト	事務事業数	本			17	16	15	15
	事業費 (A)			千円	1,184,601	1,870,577	1,214,825	746,543	740,343	1,055,797	847,435
	うち一般財源 (A')	千円		364,578	524,222	637,808	470,407	419,643	622,425	352,889	
	人件費 (B)	千円		104,773	104,013	106,610	109,915	91,420	90,990	96,308	
	トータルコスト (A+B) (C)	千円		1,289,374	1,974,590	1,321,435	856,458	831,763	1,146,787	943,743	
施策に係る 事務事業 コストの合計	うち一財 (A'+B) (C')	千円	469,351	628,235	744,418	580,322	511,063	713,415	449,197		

### (3) 施策の目標設定の根拠 (水準の理由と前提条件)

◇後期基本計画策定に伴い成り行き値、目標値の再設定を行った。  
 ◇幹線道路網が整備され移動しやすい街だと感じている市民の割合:成り行き値はH24年度実績値をベースに毎年度0.2%増とした。目標値はH24年度実績値を考慮し、50.0%から最終目標年度で1.0%増とした。◇規格道路改良率:成り行き値はH24年度実績をベースに毎年度0.5%増とした。目標値はH24年度をベースに毎年度1.0%増とした。  
 ◇デマンドタクシー利用登録者数:成り行き値はH24年度実績値をベースにH25年度を1700人、以降毎年100人増とした。目標値はH24年度実績値をベースにH25年度を100人増の1800人とし、H26年度を20%、H27年度から前年度目標値の10%増とした。(目標値はH26年度実績値によりH27年度は前年度実績値の10%増とし、平成28年度から前年度目標値の10%増と修正した。)◇デマンドタクシー利用者数(延べ):成り行き値はH24年度実績値の登録者数を参考に、毎年度登録者成り行き値の3倍とし、H26年度から4倍とした。(成り行き値はH26年度実績値により毎年度登録者成り行き値の3倍と修正した。)目標値はH24年度実績値をベースにH25年度は50%弱増の7610人とし、H26年度16%、H27年度10%、H28年度以降は5%増とした。(目標値はH26年度実績値によりH27年度は、前年度実績値の5%増とし、平成28年度以降は、前年度目標値の5%増と修正した。)目標値はH25年度～H27年度実績から推計し、登録者数目標値の3.2倍とした。(目標値(H27年度)は、実績値がルート延伸等により超えたため見直しをした。)

### (4) 施策の役割分担 (住民と行政との役割分担)

ア) 住民の役割 (住民・地域・団体・事業所が、自助・共助でやるべきこと) ◇住民と市が協働で、リアア早期開通に向けてJR東海に働きかける。 ◇新山梨環状東部区間・北部区間整備に向けて国・県に働きかける。 ◇地権者は用地提供を含め整備に協力する。	イ) 行政の役割 (市・県・国がやるべきこと) ◇県は、新山梨環状東部区間、国は北部区間を整備する。 ◇市は、幹線道路等の整備を促進する。 ◇市は、公共交通網の整備を促進する。 ◇国・県・市は、中央自動車道笛吹八代スマートICを整備する。
--	---

(5)環境変化 (対象者や根拠法令等は5年前と比べてどう変わったのか?)

◇新山梨環状道路東部区間・北部区間について、住民説明会・県による環境影響評価の手続きが終了し、H24年3月に都市計画決定がされ、東部区間の住民説明会が開催された。  
◇石和温泉駅南北自由通路の建設に伴う駅舎の建替が行われ、H28年2月に新しい駅として供用を開始した。  
◇H29年3月笛吹八代スマートICの供用が開始された。

(6)関係者の意見・要望 (住民、議会、対象者、利害関係者等)

◇市民の意見…鉄道駅からの目的地までの路線バス、観光周遊バス等の二次交通の整備が求められている。  
◇JR駅利用者…駅や自転車駐輪場が整頓され快適になったとの声もあるが、さらに自転車駐輪場の増設、市営駐車場の設置の要望がある。  
◇規格道路改良率…他市に比べ平均的であるが、道路の拡幅、歩道整備の要望がある。  
◇市営バス、デマンドタクシーのコース、他のエリアとの接続についての希望がある。

2. H29年度の施策の実績 Check

(1)施策の成果実績

<p>① 目標達成度評価 (前年度目標値と実績値との比較)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標値より高い実績値だった</li> <li>○ 目標値どおりの実績値だった</li> <li>● 目標値より低い実績値だった</li> </ul>	<p>⇒左記の背景として考えられること</p> <p>◇幹線道路網が整備され移動しやすい街だと感じている市民の割合、51.7% ◇規格道路改良率は、目標値61.0%に対し、実績値は60.8%でほぼ計画どおりであった。(限られた予算の中で計画的に道路改良を行っているため。) ◇デマンドタクシー利用登録者数は、目標値2,870人に対し、実績値は2,740人と若干低い数値であった。(広報への掲載及び主要施設へ利用ガイドの配布を行ったが、周知不足と考えられる。) ◇デマンドタクシー利用者数(延べ)は、目標値9,180人に対し、実績値は8,046人と低い数値であった。</p>
<p>② 時系列比較 (過去3か年の比較)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 成果がかなり向上した</li> <li>● 成果がどちらかと言えば向上した</li> <li>○ 成果はほとんど変わらない(横ばい状態)</li> <li>○ 成果がどちらかと言えば低下した</li> <li>○ 成果がかなり低下した</li> </ul>	<p>⇒左記の背景として考えられること</p> <p>◇幹線道路網が整備され移動しやすい街だと感じている市民の割合は、H25年度の41.5%から51.7%と10%以上、上昇した。 ◇規格道路改良率は、H27年度59.7%、H28年度60.4%、H29年度60.8%と微増した。 ◇デマンドタクシー利用登録者数は、H27年度2,387人、H28年度2,617人、H29年度2,740人と向上しているが、前年度からの伸び率は、平成28年度の110%に比べ、平成29年度は105%と低かった。 ◇デマンドタクシー利用者数は、H27年度7,798人、H28年度8,449人、H29年度8,046人と平成29年度に若干下がった。</p>
<p>③ 他自治体との成果実績値の比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 他自治体と比べてかなり高い成果水準である</li> <li>○ 他自治体と比べてどちらかと言えば高い成果水準である</li> <li>● 他自治体と比べてほぼ同水準である</li> <li>○ 他自治体と比べてどちらかと言えば低い成果水準である</li> <li>○ 他自治体と比べてかなり低い成果水準である</li> </ul> <p>比較自治体名⇒ 甲府市、山梨市、甲州市</p>	<p>⇒左記の背景として考えられること</p> <p>◇幹線道路網が整備され移動しやすい街だと感じている市民の割合は、近隣市において毎年同様のアンケートを実施していないため比較が困難となっている。 ◇H29年度、規格道路改良率は、笛吹市60.8%、甲府市68.8%、山梨市51.5%、甲州市52.6%と改良率は他市と同程度であった。 ◇デマンドタクシー利用登録者数及び利用者数は、近隣市にてデマンドタクシーの運行を実施しておらず笛吹市のみのため比較が困難となっている。(甲州市塩山地域にてデマンドバスが運行されているが、運行形式が異なるため、比較困難)</p>

(2)施策のコスト実績 (対象1単位当たり又は住民一人当たりのコスト)

対象指標名称⇒ 笛吹市の人口<4月1日現在>	(単位)	27年度	28年度	29年度	効率性評価
*対象指標実績値 (D) (1枚目 a)	人	70,749	70,599	69,861	◇スマートIC周辺道路整備事業の完了により、総事業費が、昨年度より下がった。◇昨年度と比較し、市民一人当たりに必要なコストが下がっている一方で、成果実績は上がっている項目が多く、効率性は上がったと判断できる。
*対象1単位当たり事業費 (1枚目 A/D)	円	10,464	14,955	12,130	
*対象1単位当たり人件費 (1枚目 B/D)	円	1,292	1,289	1,379	
*対象1単位当たりトータルコスト (1枚目 C/D)	円	11,757	16,244	13,509	

3.最終的な施策の総括 Action

(1)達成状況の分析(理由と改善点)

◇道路については、西関東連絡道路の開通、若彦トンネルの開通、石和温泉駅前地区区画整理事業が終了しているが、さらに新山梨環状東部区間・北部区間、砂原橋周辺道路、第2農免道路の整備が進むと、自動車交通の利便性はますます高まる傾向にある。  
◇笛吹八代スマートIC開通(平成29年3月26日)をうけ、山梨県と協力してアクセス道路の早期整備を行う必要がある。  
◇新山梨環状東部区間・北部区間の早期事業化、工事着工に向けて働きかけていく必要がある。

◇特急停車駅と高速IC及び高速バス停があり、5本の国道が交差し、民間バス路線や市営バスが運行し、ほとんどの地域がタクシー到着時間15分以内にあること等から判断すると、公共交通環境は一定程度整備されていると考えられる。  
◇笛吹市の市営バス等の現状を見てみると、合併前の旧町村で運行してきたバス路線を引き継ぎ、その改善を行うとともに、公共交通空白地へのデマンドタクシーの導入など、民間バス路線やJRとのアクセス性向上にも配慮しながら、現在の交通ネットワークを構築してきた。【市営バス関係(一宮、境川、芦川、デマンド2ルート)の利用者数合計もH26の3.0万人→H27:3.1万人→H28:3.2万人→H29:3.1万人とH29に減少したが、概ね増加傾向にある。】  
しかしながら、残された公共交通空白地における移動手段の検討、地域間における公共交通サービス水準の平準化、市営バス等における相互の連携(市内全域におけるネットワーク)の改善等々の課題も指摘されている。