

施策マネジメントシート

作成日 平成 29 年 6 月 20 日

施策	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	経営企画課、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 ◇笛吹市に訪れる人	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<山梨県笛吹市住民基本台帳行政区別人口統計表(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経営企画課把握

(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<山梨県笛吹市住民基本台帳行政区別人口統計表(4月1日現在)> 人	見込み値	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000
		実績値	72,192	72,145	71,724	71,132	70,749	70,599	
	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	2,983,181	2,983,181	2,983,181	2,983,181	2,983,181	2,983,181
		実績値	3,098,863	3,278,533	3,135,723	2,945,974	3,012,429	3,085,916	
	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	959,220	959,220	1,000,000	1,000,000	1,000,000	
		実績値	936,590	1,005,210	1,021,270	1,016,525	1,041,636	1,069,815	
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割合 %	成り行き値	53.0	52.5	45.5	45.5	46.0	46.0	46.5
		目標値	55.0	55.0	50.0	50.0	50.5	50.5	51.0
		実績値	45.5	44.3	41.5	-	-	-	
	e 規格道路改良率 %	成り行き値			55.5	56.0	56.5	57.0	57.5
		目標値			56.0	58.0	59.0	60.0	61.0
		実績値	53.9	56.9	57.2	58.2	59.7	60.4	
	f デマンドタクシー利用登録者数 人	成り行き値			1,700	1,800	1,900	2,000	2,100
		目標値			1,800	1,920	2,370	2,610	2,870
		実績値	1,288	1,694	1,924	2,156	2,387	2,617	
	g デマンドタクシー利用者数(延べ) 人	成り行き値			5,100	7,200	5,700	6,000	6,300
		目標値			7,610	8,860	7,120	8,350	9,180
		実績値	3,690	5,077	6,887	6,784	7,798	8,449	
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
	うち一般財源 (A')		千円	364,578	524,222	637,808	470,407	419,643	622,425
	人件費 (B)		千円	104,773	104,013	106,610	109,915	91,420	90,990
	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
うち一財 (A'+B) (C')		千円	469,351	628,235	744,418	580,322	511,063	713,415	0

(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年度実績値をベースに毎年度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・互助でやるべきこと) ◇住民と市が協働で、リニ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?)

◇H23年6月にリニア新駅が甲府市南部・中央市付近に設置を決定した。◇H24年4月に(仮称)笛吹スマートICの設置が許可された。◇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。◇H23年4月から1路線、10月から2路線でのデマンドタクシーの実証運行を開始した。◇H22年10月～H24年3月にデマンドタクシーの実証運行を実施しH24年4月から本格運行を開始した。◇石和温泉駅南北自由通路の建設に伴う駅舎の建替が行なわれ、H28年2月に新しい駅として供用を開始した。

(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. H28年度の施策の実績 Check

(1)施策の成果実績

Table with 2 columns: ① 目標達成度評価 (前年度目標値と実績値との比較), ② 時系列比較 (過去3か年の比較), ③ 他自治体との成果実績値の比較. Includes checkboxes for target achievement and performance trends, and a comparison table for other municipalities.

(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)

Table with 6 columns: 対象指標名称, (単位), 26年度, 27年度, 28年度, 効率性評価. Rows include: 対象指標実績値 (D), *対象1単位当たり事業費, *対象1単位当たり人件費, *対象1単位当たりトータルコスト.

(3)施策の現状と課題の総括

◇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→H28:3.2万人と増加傾向にある。】しかしながら、残された公共交通空白地に日常生活に必要な移動手段の確保検討・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、相互の連携(市内全域におけるネットワーク)をさらに高めること。等々の課題も指摘され(残されている)。

3.後期基本計画の取り組み方針(30年度) Action

(1)現状と課題から導き出した次年度の取り組み方針

◇現在進めている幹線道路の整備については、完成目標年度に向けて、引き続き進めていく。また、幹線道路の新規及び拡幅等の整備の有効性等の検証を引き続き行う。◇市民、特に高齢者等のいわゆる交通弱者の日常生活に必要な移動手段として必要なバス路線の運行(生活の足)を維持確保することは大変重要であり、今後も引き続き、現場の声を起点に改善を積み重ね、市の公共交通ネットワークの見直し、地域における望ましい公共交通ネットワークの構築を図る。なお、現在進められている山梨県バス交通ネットワーク再生計画(H29.3策定)に基づく、新規バス路線の動向等も見据えた中で進めることとする。また、財政負担に配慮するという観点も大変重要であるため、収入面からは、公共交通の利用を促す(行動に変化を与えるような)情報発信の強化を図りながら、既存の公共交通モードのさらなる活用を検討し、公共交通空白地の解消を図る。

(2)施策の対象を、目標に導くための次年度の手段

◇幹線道路網の整備は、緊急度、必要度等を精査し国及び県へ整備依頼を実施 ◇道路改良は、利用度の高い道路を優先し、限られた予算の中で計画的に実施 ◇デマンドタクシー等の利用者数の増加に向け広報及び市ホームページへの掲載、主要施設への利用ガイドの配布に加え、交通はあくまで手段であることから、ある目的地へ行く路線、乗り方、使い方を実際の利用者からインタビューするなどし、利用事例の横展開を図る。 ◇デマンドタクシー等の利用者数の増加に向け、地域のニーズ把握など、現場の声を起点に停留所の見直しや増設、ルートの見直し等に引き続き取り組む。