

# 施策マネジメントシート

作成日 平成 28 年 8 月 24 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	大勝 忠彦
		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

			23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	
			実績、決算	実績、決算	実績、決算	実績、決算	実績、決算	実績、見込み	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		
	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		
			実績値	3,098,863	3,278,533	3,135,723	2,945,974	3,012,429		
	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		
			実績値	936,590	1,005,210	1,021,270	1,016,525	1,041,636		
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		
	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		
	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		
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		
	事業費 (A)		千円	1,184,601	1,870,577	1,214,825	746,543	740,343		
	うち一般財源 (A')		千円	364,578	524,222	637,808	470,407	419,643		
	人件費 (B)		千円	104,773	104,013	106,610	109,915	91,420		
	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		
うち一財(A'+B)(C')		千円	469,351	628,235	744,418	580,322	511,063			

### (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10%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. H27年度の施策の実績 Check

(1)施策の成果実績

① 目標達成度評価 (前年度目標値と実績値との比較)	⇒左記の背景として考えられること
<input checked="" type="checkbox"/> 目標値より高い実績値だった	◇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は、H26年度からまちづくり基礎調査を実施しなくなったため評価困難であるが目標数値は達成されていないと考えられる。(国県を含め、公共事業の予算が減少していることから幹線道路の整備が進んでいないため。) ◇規格道路改良率は、目標値59.0%に対し、実績値は59.7%と高い数値であった。(計画的に地域内の道路整備を行ったため。) ◇デマンドタクシー利用登録者数は、目標値2,370人に対し、実績値は2,387人と高い数値であった。(広報や主要施設へ利用ガイドの配布を行ったため。) ◇デマンドタクシー利用者数(延べ)は、目標値7,120人に対し、実績値は7,798人と高い数値であった。(広報や主要施設へ利用ガイドの配布を行ったため。)
<input type="checkbox"/> 目標値どおりの実績値だった	
<input type="checkbox"/> 目標値より低い実績値だった	
② 時系列比較 (過去3カ年の比較)	⇒左記の背景として考えられること
<input type="checkbox"/> 成果がかなり向上した	◇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は、H25年度41.5%、平成26年度以降は数値は無いが横ばい状態と考えられる。(国県を含め、公共事業の予算が減少していることから幹線道路の整備が進んでいないため。) ◇規格道路改良率は、H25年度57.2%、H26年度58.2%、H27年度59.7%と向上した。(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、H25年度1,924人、H26年度2,156人、H27年度2,387人と向上した。(広報や主要施設へ利用ガイドの配布を行ったため。) ◇デマンドタクシー利用者数は、H25年度6,887人、H26年度6,784人、H27年度7,798人と向上した。(広報や主要施設へ利用ガイドの配布を行ったため。)
<input checked="" type="checkbox"/> 成果がどちらかと言えば向上した	
<input type="checkbox"/> 成果はほとんど変わらない(横ばい状態)	
<input type="checkbox"/> 成果がどちらかと言えば低下した	
<input type="checkbox"/> 成果がかなり低下した	
③ 他自治体との成果実績値の比較	⇒左記の背景として考えられること
<input type="checkbox"/> 他自治体と比べてかなり高い成果水準である	◇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。 ◇H27年度、規格道路改良率は、笛吹市59.7%、甲府市68.2%、山梨市37.3%、甲州市76.8%となっている。(市道4m以上の改良) ◇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、比較が困難。) ●H27年度JR駅年間乗車者数は、石和温泉駅1,041,636人(2,846人/日)、甲府駅5,373,978人(14,683人/日)、山梨市駅662,094人(1,809人/日)、塩山駅779,946人(2,131人/日)、勝沼ぶどう郷駅175,314人(479人/日)となっている。 ●乗車者数の増加率(H26→H27)を比べると石和温泉駅はH26年度2,785人、H27年度2,846人(前年比+2.19%)、甲府駅はH26年度14,355人、H27年度14,683人(前年比+2.28%)、山梨市駅はH26年度1,794人、H27年度1,809人(前年比+0.84%)、塩山駅は、H26年度2,160人、H27年度2,131人(前年比-1.34%)となっている。
<input type="checkbox"/> 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	
<input checked="" type="checkbox"/> 他自治体と比べてほぼ同水準である	
<input type="checkbox"/> 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	
<input type="checkbox"/> 他自治体と比べてかなり低い成果水準である	
自治体名⇒ 甲府市、山梨市、甲州市	

(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⇒	(単位)	25年度	26年度	27年度	効率性評価
*対象指標実績値 (D) (1枚目の a)	人	71,724	71,132	70,749	◇平成27年度は、県営基幹農道整備事業及び道路維持管理事業、砂原橋架替等事業費が増えたが、合併特例債事業及び社会資本整備総合交付金事業の減により、事業費は若干減少している。 ◇人件費率H26年度12.83%に対して、H27年度10.99%から効率性は向上している。
*対象1単位当たり事業費 (1枚目 A/D)	円	16,937	10,495	10,464	
*対象1単位当たり人件費 (1枚目 B/D)	円	1,486	1,545	1,292	
*対象1単位当たりトータルコスト (1枚目 C/D)	円	18,424	12,040	11,757	

(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。◇(仮称)笛吹スマートICの連結許可をうけ、中日本高速道路(株)・山梨県と協力して早期整備を行う必要がある。【名称決定:平成27年6月2日・笛吹八代スマートインターチェンジ】◇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、交通環境は整っていると考えられる。ただし、公共交通に対する市民満足度は極めて低い状況にある(どこの自治体も同じ)。⇒(市営バス、デマンドタクシー交通運行事業)◇通過交通と域内交通の調整及び異なる公共交通をつなぐネットワークを充実することができれば、施策の成果を高めることが可能であることから、市営バス運行等により異なる公共交通の駅間のアクセス環境の充実を図っている。

3. 後期基本計画の取り組み方針(29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。  
◇砂原橋及び周辺道路、(仮称)笛吹スマートICについては、早期供用開始のためには、工程をはじめ効率的に計画的に進めていく。  
◇地域公共交通(市営バス、デマンドタクシー、自主運営バス)については、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に基づき、新バス路線運行を見据えた中で再編を検討していく。  
◇デマンドタクシーの運行については、引き続き市営バス運行事業の見直し、他のエリアとの接続も含めたコースの設定等も含め、調整を図り、交通空白地域の解消に向けて取り組む。

(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  
◇デマンドタクシー利用登録者数の増加に向け広報及び市ホームページへの募集掲載、主要施設への利用ガイドの配布  
◇デマンドタクシー利用者数の増加に向け停留所の見直し及び増設、ルートの見直し及び新設、便数の増便