

**第2次南アルプス市総合計画  
後期基本計画・施策マネジメントシート**

作成日：令和 3年 7月26日

更新日：令和 3年10月 7日

政策No.	3	政策名	うるおいと活力のある 快適なまちの形成	施策主管課	道路整備課
施策No.	22	施策名	道路・交通基盤の整備	施策主管課長名	小宮山 勝己
施策関連課名			市民活動支援課、都市計画課、管理住宅課		

**1 施策の目的と指標**

(1) 対象(誰、何を対象としているのか) ※人や自然資源等	市民	(3) 対象指標(対象の大きさを表す指標)	A 人口	人
			B 道路(市道)延長	km
			C	
(2) 意図(この施策によって対象をどう変えるのか)	A) 道路を安全・安心に利用できる B) 生活に必要な移動ができる	(4) 成果指標(意図の達成度を表す指標)	① 道路が安全に利用できると感じる市民の割合	%
			② 橋梁修繕率(R6年度まで)	%
			③ 公共交通で生活に必要な移動ができると思う市民の割合	%
			④ コミュニティバス延べ利用者数	人
成果指標設定の考え方	① 道路整備状況への市民の評価を示す/市民が道路を安心・安全に利用できることが施策の目的なので、そう感じる市民の割合を成果指標とした。			
	② 橋梁の安全性向上への取り組み状況を示す/橋梁長寿命化修繕計画に基づき適切に橋梁の修繕が行われれば、道路の安全性が高まるので、成果指標とした。			
成果指標設定の理由	③ 公共交通への市民の評価を示す/高齢化・核家族化が進行している中、自家用車の利用者が多い本市においても自分や家族などの運転する車での移動だけでなく、公共交通で移動する需要が増していきとされるので、公共交通で生活に必要な移動ができると思う市民の割合を成果指標とした。			
	④ コミュニティバスの利用状況を示す/市のコミュニティバスで生活に必要な移動ができれば、利用が増えるので、成果指標とした。			
成果指標の測定方法	① 市民アンケート調査『市内道路が安全に利用できると感じますか』において、「あてはまる」「ややあてはまる」と答えた人の割合			
	② 橋梁長寿命化修繕計画に基づき修繕を行った橋梁の数÷市道橋梁数(R6年度まで修繕予定200橋)×100			
(どのように実績値を把握するか)	③ 市民アンケート調査『公共交通で生活に必要な移動ができると感じますか』において、「あてはまる」「ややあてはまる」と答えた人の割合			
	④ 南アルプス市コミュニティバスの年間延べ利用者数			

**2 指標等の推移**

指標名	単位	数値区分	前期基本計画					後期基本計画				
			H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
対象指標	A 人口	見込み値					71,089	70,568	70,041	69,521	68,996	68,430
		実績値	72,305	72,018	71,880	71,602	71,370	71,249				
	B 道路(市道)延長	見込み値					878	878	879	880	881	882
		実績値	874	874	875	877	877					
成果指標	① 道路が安全に利用できると感じる市民の割合	目標値	-	-	-	-	45.0	46.0	47.0	48.0	49.0	50.0
		実績値	-	-	-	44.6	44.4	44.8				
	② 橋梁修繕率(R6年度まで)	目標値	-	-	-	-	-	80.5	84.0	90.5	94.0	100.0
		実績値	72.5	74.0	75.5	78.0	78.5	79.5				
	③ 公共交通で生活に必要な移動ができると思う市民の割合	目標値	-	-	-	-	-	14.0	15.5	17.0	18.5	20.0
		実績値	-	-	-	12.5	12.4	14.0				
	④ コミュニティバス延べ利用者数	目標値	-	-	-	-	-	62,000	69,000	76,000	83,000	90,000
		実績値	20,143	30,719	40,861	48,513	52,763	54,394				

**目標設定の考え方・理由(可能性と必然性)**

- 市民アンケートの新規設問であるため、成り行き値は平成30年度の実績値(約45%)からほぼ横ばいとし、目標値はこれを5年間で5ポイント増加し、令和6年度には2人に1人が肯定的な回答をすることを目標に、50%とした。
- 前期基本計画の修繕実績をベースとすると成り行きでは令和6年度に100%に達しない可能性があるが、橋梁長寿命化修繕計画を基本に、目標値はこれまでの年間事業費及び計画どおり国庫補助金が得られることを前提として100%に設定した。
- コミュニティバスの利用者数が伸びていることから、公共交通で生活に必要な移動ができると思う回答者は成り行きでも微増すると考えられるが、令和6年度には、現状の12.5%(平成30年度の実績・8人に1人)から20.0%(5人に1人)に増やすことを目標に設定した。
- 運行当初から年間約1万人ずつ利用者が増えてきたが、30年度はやや伸びが減少し、今後はこれまで同様の伸びは難しい。R元年度は約5万5千人を見込み、成り行き値としては以後5千人ずつくらい伸びとし、R6年度は8万人とした。目標値は、30年度から元年度の伸びである7千人増をキープしていき、R6年度は30年度の倍増となる9万人とした。

**3 施策の役割分担**

① 市民(市民、事業所、地域、団体)の役割(住民が自助でやるべきこと、地域やコミュニティが共助でやるべきこと、行政と協働でやるべきこと)	② 行政(市、県、国)の役割(協働を進めるため市がやるべきこと、県がやるべきこと、国がやるべきこと)
① 道路等修繕箇所の報告(個人、地域)、道路等修繕要望についての優先順位の検討(地域) ② 道路の草取り、水路清掃等地域の協力(個人、地域) ③ 道路拡幅事業における地元の協力(個人、地域) ④ 生活に必要な移動に市コミュニティバスを利用する。	① 修繕箇所の早期対応、修繕内容・計画について市民・地域への適切な説明 ② 橋梁長寿命化修繕計画に基づく計画的な修繕 ③ 幹線道路、生活道路の整備 ④ 市民ニーズを把握し、より便利で使いやすいバスの運行に努める。 ⑤ 安定的、また安全第一にバスを運行する。

**4 施策の状況変化・住民意見等**

① 施策を取り巻く状況変化(対象や根拠法令等は、今後(～R6年度末を見越して)どのように変化するか?)	② 関係者からの意見・要望(この施策に対して住民(対象者、納税者、関係者)、議会からどんな意見や要望が寄せられているか?)
① 橋梁、水路、舗装等道路構造物の経年劣化により、今後さらに維持修繕が増えてくると考えられる。 ② 厳しい財政状況が継続していくに伴い、維持管理及び道路改良事業の予算確保がより難しくなる。 ③ 団塊の世代が75歳以上の後期高齢者になるといわれる2025年を目前に、本市の高齢化率も30%近くとなり、約3人に1人は高齢者となる。 ④ 高齢者の免許証自主返納が一段と進み、高齢者の日常生活における移動手段の確保がより重要となる。	① 道路等の修繕については市民、地域及び議員等あらゆる分野からの要望が多い。H30年度の実績として通報件数391件、地区要望233件報告された。 ② 道路改良については通学路等の安全対策、歩道設置及び水路への蓋設置の要望がある。また、旧町村時代からの要望が多少ある。 ③ 狭隘道路の解消について議会より質問がある。 ④ バス停までが遠い、日中は空気を運んでいる(乗っていない)、乗り心地が悪い、などの意見が多く寄せられる。 ⑤ コミュニティバスを利用する市民はまだ少ない状況にあるが、バスが便利になれば積極的に利用するといった意見や、自動車やバイクに乗れなくなったらバスを利用するといった意見は多い。 ⑥ コミュニティバス事業の今後については、市民ニーズに沿って、運行路線や運行本数を充実させるべきといった意見が多くある。

**5 予算等の推移**

※当初予算。骨格予算の年度は6月補正後

区分	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
関連事業本数	30	30			
関連事業予算額(単位:千円)	712,049	705,023			
(予算額の内訳)	国庫支出金	0	161,800		
	県支出金	4,317	7,029		
	地方債	448,500	146,400		
	その他	34,067	34,788		
	一般財源	225,165	355,006		

(1) 目標達成度(目標値との比較)		※背景・要因と考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)
<input type="checkbox"/> 目標より高い実績値だった	<input type="checkbox"/> どちらかといえば目標より高い実績値だった <input type="checkbox"/> 目標どおりの実績値だった <input checked="" type="checkbox"/> どちらかといえば目標より低い実績値だった <input type="checkbox"/> 目標より低い実績値だった	舗装及び側溝等の損壊等の通報、要望等の対応については、現場状況の把握に努め、適正な修繕をできるだけ早期に実施している。しかし、全国で起きた凄惨な交通事故報道があり、通報等に事故の話題が多く寄せられていることから、道路の安全に不安があると想定できるため、成果指標①は微増となっている。 成果指標②は、長寿命化修繕計画に基づき計画的に進めているが、定期点検の結果に基づき修繕項目を見直し、対象橋梁を2橋としているが、修繕実績が目標値に達しなかった。 コミュニティバス事業については、運行開始から順調に利用者数が増加してきているが、令和2年度については、新型コロナウイルス感染拡大防止として、国の休校要請や緊急事態宣言の影響を受け、前年度の実績をわずかに上回る結果であり、目標値に達することはできなかった。
<input type="checkbox"/> どちらかといえば目標より高い実績値だった		
<input type="checkbox"/> 目標どおりの実績値だった		
<input checked="" type="checkbox"/> どちらかといえば目標より低い実績値だった		
<input type="checkbox"/> 目標より低い実績値だった		
(2) 時系列比較(どのように変化してきたか)		※背景・要因と考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)
<input type="checkbox"/> 成果がかなり向上した	<input checked="" type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば向上した <input type="checkbox"/> 成果はほとんど変わらない(横ばい状態) <input type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば低下した <input type="checkbox"/> 成果がかなり低下した	橋梁修繕率については、長寿命化修繕計画に基づき計画的に進め、修繕橋梁数は増加していることで、微増ではあるが向上傾向にある。 定期点検の結果に基づき、修繕内容の見直すため、修繕を行う橋梁の件数に影響することとなるが、修繕件数は、前年度より2橋増加しており、緩やかな向上であるといえる。 バス利用者については、運行開始時よりも路線数、便数も増え、鉄道駅など通勤通学に利用できる便・路線を増やしたため、利用者数は増加している。
<input checked="" type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば向上した		
<input type="checkbox"/> 成果はほとんど変わらない(横ばい状態)		
<input type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば低下した		
<input type="checkbox"/> 成果がかなり低下した		
(3) 他団体比較(近隣他市、県・国との比較など)		※背景・要因と考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)
<input type="checkbox"/> かなり高い成果水準である	<input type="checkbox"/> どちらかといえば高い成果水準である <input checked="" type="checkbox"/> ほぼ同水準である <input type="checkbox"/> どちらかといえば低い成果水準である <input type="checkbox"/> かなり低い成果水準である	令和元年度甲府市市民実感度調査では、道路整備の実感度は、肯定65.5%、令和元年度韮崎市のまちづくりに関するアンケート調査では、道路交通網の満足度が「肯定」は14.0%、「どちらともいえない」53.2%の半数26.6%を加えると40.6%となっている。本市の令和3年度の調査では、韮崎市と同様に算出すると46.5%に14.9%を加え61.3%となる。相互に比較すると、甲府市は、4%及ばないが、ほぼ同水準であり、韮崎市においては、「肯定」意見だけでも本市が上回る結果となっている。都市の構造、人口密度等の条件の違いがあるが、数値の比較のうえでは「ほぼ同水準である」と判断される。 コミュニティバス事業については、近隣他市においても実施されているが、それぞれ地域の規模や実情にあった路線設定や、運行方法であるため、単純に比較はできない。(参考 令和元年度利用者数:甲斐市:29,804人、中央市:9,653人、韮崎市:60,156人 令和2年度利用者数:甲斐市:22,465、中央市:7,814人、韮崎市:45,256人)
<input type="checkbox"/> どちらかといえば高い成果水準である		
<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ同水準である		
<input type="checkbox"/> どちらかといえば低い成果水準である		
<input type="checkbox"/> かなり低い成果水準である		

7 基本計画期間における施策方針

(1) 施策の基本方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>適切な維持管理や長寿命化、安全対策を推進するとともに、必要な道路の整備ができるよう財源の確保に努め、安全性・快適性の向上を図る。</li> <li>高齢者などの交通弱者のほか、より多くの市民が移動手段を確保できるよう、コミュニティバスなどの公共交通を気軽に利用できる環境を整える。</li> </ul>

8 施策の目標達成のための基本事業の今年度(R3年度)の取組(事務事業)状況・今後の課題と次年度(R4年度)の方針

基本事業	今年度(R3)の取組(事務事業)状況及び今後の課題	次年度(R4)の方針
1 道路維持管理の推進	巡回及び通報等による不具合については、職員が現場を確認し、危険度又は重要度による優先順位をきめて、適切に対処する。また、橋梁及び舗装等の道路施設も老朽化による不具合も増加していることから、長寿命化計画等に則って、計画的な維持管理に努める。	適切な維持管理のため、要望、通報について現場を確認し、内容を把握したうえで、ニーズに応えるよう対処していく。道路施設については、計画的に事業に取り組み長寿命化を図る。
2 道路の安全性・快適性の向上	通学路の路肩改良を進め、限られた幅員内で歩車道を明確化し、グリーンベルトの設置を行い、歩行者と車輦の通行帯を区分し、安全性の向上を行っている。また、幹線道路や生活道路の整備を進め、利便性の向上につなげる。	路肩改良や路面標示の設置を進め、交通の安全に寄与するとともに、幹線道路や生活道路の整備を優先順位を定め、効率的かつ効果的に整備を進める。
3 コミュニティバス等の利用促進	安定運行に努める。コミュニティバス事業について周知し、身近な乗り物としての理解を深める。デマンド化に向けての検討を行うため、先進地、先進事例の調査研究を行う。高齢者対策を含めた庁内関係課との連携。	利用者も定着しつつあるため、更なる定刻化、安定運行を実施し、市民の信頼に応える公共交通を目指す。身近な乗り物と理解してもらえよう、高齢者グループや保育所等の児童を対象に体験乗車を実施する。デマンド化に向けての検討を行うため、先進地、先進事例の調査研究を行う。
4		
5		