

施策	44	交通機関と道路の充実	政策	4	暮らしと生命を守る安全安心で快適なまちづくり		
施策主管課	土木課	課長名	吉地 良平	内線	2720	政策担当部長名	建設部長 小平 亨
施策関係課名	リニア推進課、国県リニア事業課、管理課						
重点施策	関連計画	飯田市生活交通ネットワーク計画、橋梁長寿命化修繕計画					

1 施策の目的	
目的	対象 市民、市内滞在者、財産、事業者 意図 便利で安全に移動ができる

2 現状把握

(1) 対象指標、成果指標の状況

対象指標	単位	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
① 住民人口	人	105,335	104,728	103,947	103,105	102,446	101,743	100,957
① 事業所数 (H24以降は5年ごとの調査予定)	箇所	-	-	6,411	-	6,319	-	-
道路延長(国県市道) (長野県土木部道路現況より平成25年4月1日現在)	km	1,973.4	1,971.2	1,975.5	1,976.0	1,976.2	1,972.1	1,975.9

成果指標	単位	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	実績値 28年度	目標値 28年度	指標の 傾向
① 市内の移動に不便を感じる市民の割合 【道路】(市民意識調査)	%	44.7	48.9	45.0	45.3	43.8	46.5	43.0	40.0	△
② 市内の移動に不便を感じる市民の割合 【交通機関】(市民意識調査)	%	38.5	45.6	44.2	46.3	42.1	46.4	44.9	35.0	△

(2) 成果向上に向けての役割分担

主体	役割分担	ムトス指標と把握方法と単位	24年度	25年度	26年度	27年度	実績値 28年度	目標値 28年度	指標の 傾向	
行政 市(国・県)	①市民バス等による利便性の向上 ②道路整備(維持管理等も含む) *道路に歩道、整備に安全管理の役割も含まれる。	①市民バス、乗り合いタクシーの利用者数【人】	① 336,752	350,667	370,823	396,313	393,204	329,000	◎	
		②国道を含めた幹線道路の整備率【%】(整備延長/路線の総延長)	② 44.3	44.5	44.7	45.5	45.6	46.4	○	
		③歩道延長【m】	③ 223,152	223,154	225,225	223,206	224,546	224,562	○	
		④橋梁耐震整備数【橋】(橋梁長寿命化修繕計画による修繕橋梁を含む)	④ 0	1	5	8	12	10	◎	
主体	役割分担	ムトス指標と把握方法と単位	役割発揮の特記事項(後期5箇年)							
市民等	個人	生活道路を大切に(清掃・除雪・道作り・通報など行う)	①家のまわりの道路清掃・除雪等をしている市民の割合	①生活道路の維持管理については、世帯の約8割の皆様が実施され交通の安全確保に協力いただいている。						
	企業	交通機関の運行と安全確保	①バス路線数・バスの運行本数・利用者数 ②JR飯田線の運行本数・利用者数	①バス(9路線)の利用者は増加している。乗合タクシー(13路線)の利用者は増加から横ばいとなっている。 ②鉄道の利用者は減少傾向だが、運行本数は維持されている。						
	地域的団体 (まちづくり委員会・道路愛護会等)	定期的な道路愛護(清掃・補修)	①実施回数・実施人数(飯田市全体)	①各地区で道作り、美化活動等の作業が年2回程度行われている状況から、実施回数約40回/年、実施人数約6万人/年による地域活動が実施され道路愛護に協力をいただいている。						

役割の発揮状況

後期(5箇年)	行政として多様な主体に対する協働の働きかけの取組と成果 多様な主体の協働を推進していくための課題	○各地区のまちづくり委員会に補修箇所点検・報告をお願いしている。また、地域住民で作業するための資材支給制度への取り組みも依頼しており、毎年補修箇所及び資材支給の申し込みが提出されている。 ○補修箇所の報告に合わせ、市道及び国県道の道路改良要望の取りまとめも行われ、要望がなされている。 ○道路施設の老朽化が進み、補修箇所についても増加している。また、地域で対応できなくなった道路管理作業(除草、支障木伐採など)の市の対応も求められている。 ○三遠南信自動車道の早期開通をはじめとする国県道などの基幹道路整備の要望が寄せられている。 ○リニア中央新幹線の開業に向け、アクセス道路をはじめ、リニア駅を生かした地域活性化のための道路整備が求められている。また、地域公共交通の在り方についての検討も求められている。 ○橋りょうの老朽化対策が進む中、長寿命化修繕計画により今後老朽化する橋りょう数の増大に対応するため、従来の事後的な修繕及び架替えから予防的な修繕及び計画的な架替えへの転換を図るとともに、橋りょうの長寿命化並びに橋梁の修繕及び架替えに係る費用の削減を図ることとされた。 ○高度経済成長期以降に集中的に整備した橋りょうやトンネルの急速な高齢化が進む中、道路法施行規則により、重要構造物の5年に1度の近接目視による全数点検が義務付けられ、点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを確立し、適時適切な補修・補強による管理が求められている。 ○ラウンドアバウトの有効性が認められ、環境や防災面で優れ、重大な交通事故が起りにくい環状交差点として、道路交通法に正式に位置づけられた。 ○高齢化が進むとともに、リニア中央新幹線開業に向けて、公共交通の必要性はさらに高まる。
---------	---	--

3 施策を取り巻く状況変化・有識者等の意見

この施策に対して有識者等(議会、市民、関係者・団体等を含む。)からどんな意見や要望が寄せられているか。	○各地区のまちづくり委員会から生活道路を中心とした道路整備の要望が多く寄せられている。 ○道路施設の老朽化が進み、補修箇所についても増加している。また、地域で対応できなくなった道路管理作業(除草、支障木伐採など)の市の対応も求められている。 ○三遠南信自動車道の早期開通をはじめとする国県道などの基幹道路整備の要望が寄せられている。 ○リニア中央新幹線の開業に向け、アクセス道路をはじめ、リニア駅を生かした地域活性化のための道路整備が求められている。また、地域公共交通の在り方についての検討も求められている。
施策を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)はどのように変化しているか、更に今後どう変化するか。	○橋りょうの老朽化対策が進む中、長寿命化修繕計画により今後老朽化する橋りょう数の増大に対応するため、従来の事後的な修繕及び架替えから予防的な修繕及び計画的な架替えへの転換を図るとともに、橋りょうの長寿命化並びに橋梁の修繕及び架替えに係る費用の削減を図ることとされた。 ○高度経済成長期以降に集中的に整備した橋りょうやトンネルの急速な高齢化が進む中、道路法施行規則により、重要構造物の5年に1度の近接目視による全数点検が義務付けられ、点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを確立し、適時適切な補修・補強による管理が求められている。 ○ラウンドアバウトの有効性が認められ、環境や防災面で優れ、重大な交通事故が起りにくい環状交差点として、道路交通法に正式に位置づけられた。 ○高齢化が進むとともに、リニア中央新幹線開業に向けて、公共交通の必要性はさらに高まる。

4 評価結果(後期5箇年)

(1) 実施した事務事業の評価(取組みの状況評価)

<input type="checkbox"/> 計画どおり取り組めた
<input checked="" type="checkbox"/> おおむね計画どおり
<input type="checkbox"/> あまり取り組めなかった
<input type="checkbox"/> 達成できなかった

(2) 施策全体の評価(外部要因も含めた総合的な評価)

<input type="checkbox"/> 進んだ
<input checked="" type="checkbox"/> ある程度進んだ
<input type="checkbox"/> あまり進まなかった
<input type="checkbox"/> 進まなかった

5 後期5箇年の取組評価(主に取り組んできた事項とその成果・成果が得られた要因)

【評価結果の理由】

- 市道の新設・改良については、道路評価に基づき計画的・効率的な事業実施を図り、交通の安全・安心の確保に努めた。
- 市道の維持管理については、地区からの報告に基づき、速やかな維持修繕工事の発注に努めた。
- 橋梁の維持管理については、橋梁長寿命化修繕計画により、計画的な長寿命化修繕工事の実施を進めた。また、H26年度より橋りょうをはじめとする道路施設の定期点検に着手した。
- 三遠南信自動車道を始めとする国県道の整備は、確実にその進捗が図られている。
- 公共交通については、平成28年度よりエリア制運賃の実証実験から本格実施に移行するなど、利用者の意見をもとにダイヤ改正や停留所の見直しを行った。
- JR飯田線については、活性化期成同盟会の事業として、イベント列車の運行やアンケートの実施等を行い、利用者の意識啓発及び利用状況の的確な把握に努めた。

【事務事業群テーマ別の評価】

<道路の新設・改良>

- 社会資本整備総合交付金などを活用し、道路評価会議による評価に基づき、主要路線の整備を図り、利用者の利便性や安全性の向上を図った。
- 幹線道路改良事業などにより、幹線道路や生活道路における拡幅改良や待避所設置などの整備を行い、利便性や安全性の向上を図った。
- 用地登記・道路台帳補正事業により、各種道路改良事業等に伴う登記業務や台帳補正業務を行った。
- ラウンドアバウトの有効性が認められ、環境や防災面で優れ、重大な交通事故が起りにくい環状交差点として、道路交通法に正式に位置づけられた。また、ラウンドアバウト普及促進協議会を設立し、研修会などを通して有効性を全国に発信した。

<道路の維持管理>

- 道路補修事業は年間約368カ所、道路舗装補修事業は年間約261カ所の補修工事の実施及び年間82箇所における住民自ら行う補修工事への資材支給を行った。
- 道路ストック総点検の結果を基に、平成27年度幹線道路の舗装修繕計画の策定を行い、平成28年度から実施している。
- 道路維持管理事業により、側溝等の清掃や支障草木の除去を行い、道路環境の保全と通行の安全確保に努めた。
- 街路管理事業により、街路樹の剪定や病害虫駆除等を市内一円でを行い、街路環境の保全に努めた。
- 幹線道路除雪事業により、除雪指定路線273路線において除雪業務及び融雪業務を行い、冬期間の安全な交通確保を図った。

<橋りょうの維持管理>

- 社会資本整備総合交付金事業により、橋梁長寿命化修繕計画に基づいた11橋の実施設計、7橋の修繕工事を行った。
- 橋りょう補修事業により、11箇所の床版、橋台、目地、欄干等の補修工事を行った。
- 橋りょうの維持補修により、橋梁の安全性の向上による交通の安全・安心の確保を図っているが、飯田市で管理する橋梁の多くが耐用年数を向かえており老朽化が進んでいる。今後、計画的な架け替えと維持補修による長寿命化を図り橋梁に係わるコスト縮減が必要である。

<国・県等による事業の促進>

- 長野県内の三遠南信自動車道については、国道152号現道活用区間を含め、順調に工事が進められている。(飯橋道路2工区、3工区、青崩峠道路、龍江IC(仮称)から飯田東IC(仮称)間:平成29年度開通予定、天竜峡ICから龍江IC(仮称)間:平成31年度開通予定。国道152号現道活用区間は、平成28年12月の下市場トンネルの完成をもって、和田バイパス全線開通となり、小嵐バイパスを残すのみとなった。
- 羽場大瀬木線は、平成31年度完成を目標に工事が進められている。
- リニア関連道路となる国道153号飯田北改良、座光寺上郷道路の詳細設計及び県道市場桜町線の地形測量が進められている。
- 各種団体や連絡協議会等と連携し、関係機関に要望・提言活動を行い予算確保に努め、三遠南信自動車道を始め国県道について改良工事の促進が図られた。
- 市民等から、三遠南信自動車道の早期開通や国県道の改良要望がある。
- リニア中央新幹線用地取得事務をJR東海から受託し、土地開発公社へ再委託した。また移転先確保に向け、代替地登録制度を創設した。

<公共交通機関の運行支援>

- 利用者へのアンケートや聞き取り調査を実施し、ダイヤ・路線の改定、運転免許自主返納者支援制度の導入、大きめの文字を使ったわかりやすいバス・乗合タクシーの地区別時刻表の作成などの改善を行った。
- 公共交通空白地域への対応を地域のまちづくり委員会や高齢者団体とともに協議した。
- 平成25年度から行っているバス運賃見直し実証実験については、平成28年度から本格実施に移行した。
- 利用者数・運賃収入ともに、増加傾向となっている。

6 上記の取り巻く状況の変化等を踏まえ、かつ、リニア時代を見据えた上での課題・その課題に取り組む際の方向性(有効策)

<道路の新設・改良>

- 国庫補助事業については、道路事業評価システムによる優先度評価を行い計画的な事業実施を図ると共に国の補助制度等を注視する。
- 飯田市単独事業については、地域状況や道路状況等を精査し緊急性・必要性・コスト性を考慮し計画的・効率的な事業実施を図る。
- 各種道路改良事業により、道路環境の向上を図り、交通の安全・安心の確保を図っているが、各地域からは生活道路の整備要望、各種事業者等からは産業用道路の整備要望が多くあり、各地区の整備方針に合わせ、限られた予算での対応に苦慮している。
- リニア中央新幹線に係わる周辺地域のインフラ整備において、道路整備の考え方や手法の検討が必要である。
- リニア中央新幹線の動向を注視し、関係者や関係機関との連携を図り、道路ネットワークの構築などインフラ整備の考え方を整理すると共に具体的な事業計画を検討する。
- 視察対応等により、ラウンドアバウトの有効性を当市の先進的な取組とともに発信する。交差点整備にあたっては、ラウンドアバウトを検討していく。

<道路の維持管理>

- 各種道路維持管理事業により、道路環境の向上、交通の安全・安心の確保を図っているが、今後道路施設等の老朽化による維持補修費の増加が予想される。維持補修費の確保と計画的・効率的な事業実施によるコスト縮減が必要である。
- 策定した舗装修繕計画を基に計画的・効率的な維持補修工事の実施による維持補修費用の平準化と縮減を図る。
- 平成25年度より導入した発注方法及び契約方法をさらに精査し、維持補修工事の効率化・透明化・コスト縮減を目指す。
- 除雪業務及び融雪業務については、地域との役割分担を明確にしておく中で、指定路線273路線において、効果的な業務を行う。

<橋りょうの維持管理>

- 平成24年度に策定した橋梁長寿命化修繕計画に基づき、橋梁の修繕工事及び耐震工事を計画的・効率的に実施し、橋梁に係わるコスト縮減を図る。
- 管理する全橋梁に対し5年ごと点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルの確定をし、メンテナンス体制の整備を行い、維持管理コストの縮減と橋梁の安全性を確保する。

<国・県等による事業の促進>

- 三遠南信自動車道を始め、国県道を含めた基幹道路の整備促進と要望活動を展開する。
- 国や県の動向を注視しながら、予算確保に向けた活動を行う。
- リニア中央新幹線用地取得を推進する。

<公共交通機関の運行支援>

- バスが手頃な運賃で通勤通学時間を勘案した運行体系になっていることや、乗合タクシーの使い方の周知が足りない部分も大きいと考えるため、様々な機会を通じて情報発信をする。併せて、アンケート等により極め細かく状況を把握し、公共交通全体の利便性を高めていく。
- 現路線の状況を的確に把握し、リニア時代を見据える中で地域公共交通の在り方について検討を行う。
- JR飯田線の利活用についても、関係機関と連携してイベント列車を走らせるなどの取り組みを行う。