

| | | |
|--------------|----------------------------------|-------------------------------|
| 施策コード 44 | 施策名 交通機関と道路の充実 | 政策名 暮らしと生命を守る安全安心で快適なまちづくり |
| 施策区分 重点施策 | 主管部等名 建設部 | 課長名 田見 進 |
| | 施策主管課 土木課 | 内線 2720 |
| | 施策関係課 企画課・国県関連事業課・地域計画課・建設管理課 | |

1. 施策の目的と成果指標

| 施策の目的 | 施策の対象 | 対象指標 | 単位 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度見込 |
|------------------------------------|---|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 市民、市内滞在者、財産、事業者 | 住民人口 | 人 | 108,624 | 107,844 | 107,259 | 106,630 | 105,691 | 105,036 | 107,000 |
| | 事業所数 | 箇所 | - | 6,616 | - | - | - | 6,820 | 6,500 | |
| | 道路延長(国県市道) (長野県土木部道路現況より平成22年4月1日現在) | km | 1,711.4 | 1,955.8 | 1,955.8 | 1,965.3 | 1,971.5 | 1,973.4 | 1,970.0 | |
| 施策の意図 | 成果指標 | | 単位 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度目標 |
| | 便利で安全に移動ができる | 市内の移動に不便を感じる市民の割合(道路) | % | 52.3 | - | 50.7 | 46.7 | 46.4 | 44.7 | 45 |
| | | 市内の移動に不便を感じる市民の割合(交通機関) | % | 37.6 | - | 40.5 | 42.1 | 39.0 | 38.5 | 35 |
| 成果指標設定の考え方 | 主な移動手段である道路と公共交通機関の利便性を把握した。 | | | | | | | | | |
| 成果指標の把握方法(算定式など) | 市民意識調査 問20 2. 設問「普段使っている道路は、安全に通行できると思う」の「どちらかと言えばそう思わない」「全くそう思わない」の割合 | | | | | | | | | |
| | 市民意識調査 問20 3. 設問「市内のバスや鉄道、乗合タクシーは便利だと思う」の「どちらかと言えばそう思わない」「全くそう思わない」の割合 | | | | | | | | | |
| 基本計画期間における施策の目標設定とその根拠(水準の理由と前提条件) | <p>< 成果指標 > 三遠南信自動車道の供用開始により、利便性の向上と高速道路の利用者が分散することによる渋滞の解消、また周辺部等の整備による利便性向上により、不便に思う市民の割合を微減するとした。</p> <p>< 成果指標 > 高齢化などにより公共交通機関への要望が強まることが想定されるが、運行時間・経路の見直しにより利便性の向上を図り、不便に思う市民の割合ついて現状の水準を維持する。</p> <p>< 前提条件 > 三遠南信自動車道の整備</p> | | | | | | | | | |

2. 施策を担う主体

| 主体 | 施策の成果向上に向けた主体別の役割分担 | ムトス指標と把握方法(把握方法と単位をカッコ書きする) | 22年度実績 | 23年度目標 |
|----------------------------|---|--|---|---|
| 行政 市(国・県) | 市民バス等による利便性の向上 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 | 市民バス、乗り合いタクシーの利用者数 国県道を含めた幹線道路の整備率(整備延長/路線の総延長) 歩道延長 | 利用者数 313,205 人(年間) 44.4% 209,562m | 利用者数 339,500 人(年間) 46.0% 212,736m |
| 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) | 家のまわりの道路清掃・除雪等をしている市民の割合 | 現段階は、行政の役割のみ数値設定 | |
| 企業 | 交通機関の運行と安全確保 | バス路線数・バスの運行本数・利用者数 JR 飯田線の運行本数・利用者数 | | |
| 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) | 実施回数・実施人数 | | |

3. 施策の成果達成度の分析

| (1) 施策の成果達成度に対する平成22年度事務事業の総括 | | | |
|-------------------------------|---|--------------------|-----------------|
| 事務事業全体の振り返り(総括) | ・市民バス等運行事業については、利用者数は横ばいである。今後利用促進のため、さらなる取り組みが必要である。 ・県道路事業への負担金等により羽場大瀬木線を始め県道の改良促進が図られ、事業が順調に進められている。 ・飯倉道路関連事業により、三遠南信自動車道建設の促進を図るため関連事業を実施し事業の進捗を図った。 ・土木事業については、積極的に補助事業を取り入れ重点事業の進捗を図った。一般道路改良・維持補修等については、地元要望や緊急性・優先度を考慮し効率的に事業を進めた。 | | |
| (2) 施策の成果達成度とその考察 | | | |
| 平成22年度の実績評価と根拠(理由) | 21年度と比べて成果が向上した | 21年度と比べて成果は変わらなかった | 21年度と比べて成果は低下した |
| | ・道路部門及び交通機関部門とも前年度より成果は向上しているが、向上の率が微増である。今後道路整備の促進と市民への情報発信によるPRが必要と思われる。 ・道路部門では、市内の移動に不便を感じる市民の割合が、1.7ポイント向上した。 ・交通機関部門では、市内の移動に不便を感じる市民の割合が、0.5ポイント向上した。 | | |

| | | | | |
|--------------------|---------------|----------------|--|--|
| 平成23年度の 目標達成見込み | 23年度で目標は達成できる | 23年度での目標達成は難しい | | |
|--------------------|---------------|----------------|--|--|

4. 施策を取り巻く状況変化・住民意見等

| | |
|--|--|
| 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? | <ul style="list-style-type: none"> 活性化プログラムの実施により観光客、事業活動による道路の利用の増加が見込まれる。 平成20年4月に三遠南信自動車道及び関連する国県道が一部供用開始となった。 平成24年度の羽場大瀬木線の開通により、市街地へのアクセスの方法が変わるため、市内へのアクセス道路の整備が必要である。 信南交通の自主路線完全撤退により、今後、市町村間の連携強化による南信州全体の地域公共交通の構築が必要である。 三遠南信自動車道については、三遠南信自動車道飯橋道路及び三遠南信自動車道青崩峠道路の平成23年度予算が、概ね予定通り予算付けされた。今後、国の動向を注視し予算の確保に向けた活動を行う。 平成21年度に始まった交付金制度が廃止され、新たに社会資本総合整備交付金制度が22年度に創設されたが、平成23年度より一括交付金になる可能性がある。 リニア中央新幹線について、JR東海が2025年に首都圏～中京圏間の営業運転開始を目指すとして表明した。これによりルートが想定される地域での誘致活動等が盛んになることが予想される。経済情勢により2年先送りの2027年開通と変更された。 リニア中央新幹線は平成22年2月に交通政策審議会による検討が始まり、平成23年5月12日に交通政策審議会の中央新幹線小委員会によりリニア中央新幹線について南アルプスを貫くCルートとした整備計画や営業主・建設主体をJR東海とする答申書を国土交通省へ提出した。 |
| 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? | <ul style="list-style-type: none"> 各種企業・事業者等から産業道路の改良に関する要望がある。 各地区から道路改良に関する要望が強い。 特に通院や買い物・通学等に関して、高齢者や学生等から公共交通機関の確保が望まれている。 リニア中央新幹線の早期実現及び飯田駅設置実現に関する決議が平成21年6月議会で賛成多数により決議された。 リニア中央新幹線飯田駅設置及び早期実現を郡市民が一丸となって要望されている。 |

5. 施策の事業(一般会計及び一部特別会計を含む)

| | 19年度決算 | 20年度決算 | 21年度決算 | 22年度決算見込み | 23年度決算 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 施策事業費(人件費を除く)(千円) | 1,903,486 | 1,639,539 | 1,786,670 | 1,471,722 | - |
| 関連する事務事業の数(事業) | 32 | 33 | 28 | 27 | - |

6. 前期4年間の取組評価(総括)(セルの色が黄色の項目は政策・施策体系前期総括表(No.1)に転記されます。)

| | |
|--|---|
| 施策の目的達成(対象を意図する状態にする)に向けて、前期4年間で重点的に取り組んできた事項とその評価 | <ul style="list-style-type: none"> 平成20年1月の信南交通の自主路線撤退表明を受け、平成22年3月の完全撤退までにバスと乗合タクシーを組み合わせた新たな試行運行を実施し、特に交通弱者と言われる高齢者、学生の交通手段の確保に取り組んだ。 三遠南信自動車道をはじめ、国県道の改良促進要望活動及び、緊急性・優先度を配慮した市道の改良整備を行った。 |
| 施策の現状と課題 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通については、依然としてマイカーが移動手段の中心であり、公共交通の利用者が高齢者や学生に限定されている。さらなる利用促進事業を行うと共に、通勤におけるバス利用などマイカー通勤の公共交通への利用転換につながる新たな方策を検討する必要がある。 平成21年度に始まった交付金制度が廃止され新たに社会資本総合整備交付金制度が平成22年度に創設されたが、一括交付金制度の議論など、国の補助制度の動向が不透明であり、また、東日本大震災の影響も懸念されており、道路改良の財源である補助金の削減が懸念されている。 道路施設が老朽化する中で、橋梁長寿命化修繕計画を始め道路補修・舗装補修等、今後道路施設に対する維持管理費用の増加が避けられない状況である。 |
| 主体別の役割の発揮状況 | <ul style="list-style-type: none"> 各地区のまちづくり委員会を通じて、公共交通の在り方を議論し地域に適したシステムとなるよう定期的な検討会議の開催。 各地区のまちづくり委員会等より道路改良・維持補修の必要な箇所を調査し関係機関への報告。 道路施設において、緊急補修必要箇所を発見した場合の関係機関への通報。 生活道路の除融雪作業、住宅周辺の道路清掃、街路樹の落ち葉清掃等の実施。 資材支給による道水路整備を地元関係者の労力提供による実施。 企業や各種団体の協力により、花壇の植栽や清掃作業等による道路美化活動の実施。 |
| 行政として多様な主体に対する協働の働きかけの状況 | <ul style="list-style-type: none"> 市民、交通事業者、行政等からなる飯田市地域公共交通改善市民会議(法定協議会)において、飯田市地域公共交通総合連携計画を策定し、事業実施に取り組んできた。 地域の道路計画や道路改良の計画段階で地元まちづくり委員会を始め地域の皆様と協議会や説明会を行い、より良い道路となるよう関係者の理解を得る取り組みを行った。 各地区において、自ら地区内の道水路を整備し環境を整えようとする意欲のある皆様へ資材支給を行った。 |
| 多様な主体の協働を推進していくための課題 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進について、主に利用する高齢者や学生のみでなく多くの市民が利用できるような運行計画や利用料を定期的に見直し、環境対策も含め広く地域の皆様に情報発信をすることが必要である。 人々のつながりが少なくなっている時代において、市民による道路清掃や道路美化の実施、除融雪作業の助け合いなど段々と難しい時代となる可能性がある。市民の皆様と共に地域を守って行くことができるよう連携を取って行くことが必要である。 リニア中央新幹線飯田駅設置及び早期実現に向けた郡市民の意識の共有化が必要である。 |