# 平成26年度　施策評価表　（平成27年度向け施策の取組方針）

施策名：　都市基盤
施策番号：　20 － 01

## 1　施策の基本情報

| 施策名 | 20 | 都市基盤 | 展開方向 | 01 | 都市基盤の適切な整備・維持管理に取り組み、利便性と安全性を備えた生活空間を維持・創出していきます。 |
|---|---|---|---|---|---|
| 主担当局 | 都市整備局 | | 主担当課 | 企画管理課 | |

| | | |
|---|---|---|
| プロジェクト項目の該当有無 | － | |
| 市長公約の該当有無 | ● | 駐輪設備整備と放置自転車対策、通学路の整備手続きの透明化に向けた取組 |
| 局重点課題の該当有無 | ● | 浸水対策、インフラの長寿命化に向けた取り組み（道路・橋りょう・公園遊具） |

## 2　施策を考える背景（まちづくり基本計画の抜粋）

● 地震や豪雨の発生など、災害への不安が高まっているなかで、市民生活を守るため、災害時の避難・復旧活動等重要な役割を果たす道路や治水機能の強化に資する河川・下水道施設など、これらの都市基盤の防災対策が求められている。
● 道路施設や上下水道施設など、これまで整備を進めてきた都市基盤の老朽化が進み、更新時期を迎えることから、計画的・効率的な改修・更新が課題となっている。
● 平坦な地域に恵まれ自転車の利用に適した環境にある本市においては、交通ルール遵守に対する意識及びモラルの低下により、自転車の交通事故の増加や放置自転車が多くなっていることなど、交通環境の悪化が課題となっている。
● 都市基盤の適切な整備・維持管理に加えて、市民生活や経済活動を支えていくため、公共交通を中心とした総合的な地域交通体系を構築していくことが求められている。

## 3　目標指標

| | 指標名 | 方向 | 基準値 | | | 目標値（H29） | 実績値 H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | 現時点での達成率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | 都市基盤が整い利便性と安全性が確保されていると感じている市民の割合 | ↑ | H23 | 80.5 | % | 90 | 75.2 | ** | ** | ** | ** | 0% |
| ② | 災害に強い道路網の整備 | ↑ | H22 | 84.8 | % | 87 | 85.5 | ** | ** | ** | ** | 31.8% |
| ③ | 市内全駅の駅前の放置自転車台数 | ↓ | H24 | 2,541 | 台 | 1,905 | 3,086 | ** | ** | ** | ** | 0% |
| ④ | | | | | | | | | | | | |
| ⑤ | | | | | | | | | | | | |

## 4　市民意識調査（市民評価）

※割合の合計は、端数処理の関係により必ずしも100%にならない場合があります。

| 項目内容 | ●道路・橋・河川・上下水道等の整備・維持<br>●防災性の向上を目指した都市づくり | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 区分 | | 満足 | どちらかといえば満足 | ふつう | どちらかといえば不満 | 不満 |
| 満足度調査 | 25年度 | 3.6% | 21.0% | 58.1% | 13.6% | 3.8% |
| | 23年度 | 4.9% | 18.1% | 59.0% | 14.6% | 3.4% |
| 重要度調査 | 25年度 | 第　6　位　／　20　位 | | 5点満点中　4.59点（平均 4.39点） | | |
| | 23年度 | 第　9　位　／　20　位 | | 5点満点中　4.07点（平均 3.98点） | | |

## 5　担当局評価（一次評価）

### これまでの取組の成果と課題（目標に向けての進捗と指標への貢献度）

**行政が取り組んでいくこと**　■都市基盤の整備・維持による安全空間の創出

【都市基盤の整備・維持】
本市の都市計画道路は、都市における良好な市街地の形成を図るとともに、円滑な交通を確保するため、「尼崎市都市計画道路整備プログラム」に基づき整備を行っている。計画決定後、長期間を経ても事業化に至らない都市計画道路については、時間の経過のなかでその必要性や住民意識が変化してきている。よって、今後、都市計画道路網の見直しを行い、より計画的かつ効率的な道路整備を進めていく。
また、市域の1/3が海抜0メートル地帯である本市において、道路排水や下水道施設の整備、水路の浮きごみ処理等、これまでも浸水対策を講じてきたが、平成25年度に発生した大雨など雨水整備水準を上回る超過降雨に対しても、今後、より効果的に被害を軽減していく必要がある。平成26年度は、ハード面では水路でのスクリーンの増設や、尾浜中継ポンプ場の雨水ポンプの能力増強及び末端増補管の整備を行うこととしているが、ソフト面でも、幹線道路での路面清掃車による清掃などを実施し、浸水の予防と被害の軽減を図っていく。他にも庄下川の治水機能の強化や老朽化護岸の改修による洪水災害の防止、抽水施設による浸水防止なども不可欠なものであり、これらを効果的に維持整備していく。また、雨水の流出抑制及び良好な水環境に対する市民意識の高揚に資するため、平成25年度は63件の雨水貯留タンクの設置助成を行った。今後新たに制定された雨水利用推進法を踏まえて設置助成を行う必要がある。

【庄下川の水質対策】
本市の中心を流れる庄下川の水質は、公共下水道の整備進捗に伴い改善されてきたが、平成3年当時環境基準を満足するにいたっていなかった。そのため、平成4年～6年に浄化ポンプを設置するなどの対策を行い、成果を上げている。しかし、これら浄化施設は、老朽化が著しく、ポンプは故障などにより4台中、2台が稼動していない状況にある。

【総合的な地域交通政策の策定】
市民生活を支え、まちづくりと整合した総合的な地域交通政策の策定に向け、パーソントリップ調査結果等基礎的データの収集、分析を行い、本市の交通を取り巻く状況の把握や今後解決すべき課題の抽出を行った。今後、この分析結果を踏まえ、市として目指すべき地域交通体系の方向性に係る考え方について整理していく。

【放置自転車対策】
平坦な土地に恵まれる本市において、自転車の利用は環境に配慮した施策の一環としても機能しているが、反面、放置自転車が市の美観を損ね、歩行者の通行の妨げになることが問題となっている。これまでも、民間事業者による整備を推進するなど、市内の自転車収容台数は官民併せて約42,800台となった。結果、放置自転車台数がピークであったH5年より収容台数はおよそ約2倍増え、放置自転車台数は約85%減少した。しかし、H25年度に内閣府が実施した駅周辺における放置自転車等の実態調査の結果では、本市は全国ワースト11位、駅別では阪急武庫之荘が全国ワースト15位という結果となっており、基準値のH24年度に比べ、増加傾向にある。H24年度からJR尼崎駅自転車駐車場の指定管理者及び同駅周辺における自転車対策業務を一括委託した結果、同駅周辺での放置自転車数は導入前の146台からH25年度には82台へと減少し、成果をあげている。今後、一括委託を市内全域へと拡大していこうとする中で、駐輪場不足など課題は残されており、民間事業者に対する自転車駐車場整備への補助金助成や駐輪マナーの啓発を行っていくことで一定の課題解消を見込んでいる。さらに「市民にとっての快適で暮らしやすい住環境」の実現に向けた取り組みの一端を担うためにも、放置自転車の問題は重要であると位置づけ、引き続き、地域住民や商業者と一体となり、複合的に問題解決に取り組んでいく。

| 主な事務事業 | 関連する目標指標 | 進捗 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 市内一円都市計画道路整備事業<br>放置自転車対策事業 | ①②③ | ○順調 | ●概ね順調 | ○やや遅れ | ○遅れている |

**行政が取り組んでいくこと**　■適切な維持管理によるライフサイクルコストの低減

【道路、橋りょう等の適切な維持管理】
道路施設や橋りょうなど、これまで整備を進めてきた施設の老朽化が進むなか、限られた予算の中で、恒久的に改修、更新を行うことが課題となっている。本市の橋りょうについては、主な道路橋174橋のうち、建築後50年経過する橋が10年後には、50%を占める状況から、これまでも橋りょうの長寿命化に向けて予防保全型の修繕に取り組んできた。長寿命化に併せて、落橋防止対策等の耐震性向上を行うなど、維持管理の効率化を図ることで、ライフサイクルコストの縮減を行っている。H26年度は、道路についても、舗装を対象に路面性状調査を行うことで、ひび割れなどの現状を把握し、幹線道路の舗装についての長寿命化計画を策定する。また、街路灯についても、水銀灯などの既存の街路灯から省エネ型(LED化)への改修を進めており、消費電力量の抑制や電気料金の削減はもちろんのこと、CO2の排出量の削減に取り組んでいる。

| 主な事務事業 | 関連する目標指標 | 進捗 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 道路橋りょう維持管理事業<br>街路灯維持管理事業 | ① | ●順調 | ○概ね順調 | ○やや遅れ | ○遅れている |

### 次年度に向けた取組方針

◆見直す・見直しを検討する事項
・当項目においては、平成26年度に、浸水対策についてはハード、ソフト両面から新たな対策を実施することとしており、放置自転車対策についても、新規施策として「民間駐輪場整備補助事業」を実施するなど、新たな取組みを行っているところである。それらの効果検証を行っていくなかで、見直し点や課題について整理していく。
・都市計画道路網の見直しについては、平成26年度に決定する見直し方針に基づき、都市計画変更の手続きを行っていく。

◆継続的・重点的に取り組む事項
・都市計画道路整備プログラムに基づき、計画的かつ効率的に都市計画道路の整備を進める。
・浸水対策については、喫緊の課題であることから、ハード面では引き続き末端増補管を整備するとともに雨水貯留管整備に向けて設計に取り組み、併せて、水路の浮きごみ処理や路面清掃車による清掃などソフト面での取り組みについても重点的に行っていく。
・庄下川浄化ポンプの修繕を行い、流れの創出を図り、現在の水質を確保するため施設の更新を進めていく。
・総合的な地域交通政策の策定に向けて、多様な主体者からの意見や専門的な見地からの検証、協議を行うため、有識者、市民・利用者、交通事業者、行政等を構成員とする第三者審議機関を設置し、28年度の策定を目指し、取り組みを進めていく。
・「JR尼崎駅周辺自転車対策事業」で上がった成果を市内全域に広げていき、内閣府調査結果も踏まえ、放置自転車ゼロを目指して重点的に取り組んでいく。具体的には、市と指定管理者が短期・中期の目標を共有し、課題の解決に努めるとともに、自転車駐車場の確保や市民の駐輪マナーの向上など、複合的な対策を進める。

◆見直す・見直しを検討する事項

◆継続的・重点的に取り組む事項
・財政状況の厳しい本市においては、国庫補助などの財源を確保しながら、引き続き、予防保全型の補修に取り組んでいく。

## 6　施策評価結果（二次評価）

### 評価と取組方針

・都市基盤の適切な整備、維持管理に加え、喫緊の課題である浸水対策、放置自転車対策を推進していくことにより、「都市基盤が整い利便性と安全性が確保されていると感じている市民の割合」を向上させていく。

・投資的事業については、あまがさき「未来へつなぐ」プロジェクトに掲げる将来負担目標の達成に向けて、より効果的・効率的な取組が求められる中、新たな事業の着手にあたっては、緊急性や有効性等を十分に検証するとともに、投資的事業全体の枠組みの中で、優先順位を踏まえた検討を行う。

・都市計画道路については、「尼崎市都市計画道路整備プログラム」の見直しの中で、十分に必要性等の検証を行い、今後、より計画的かつ効率的な道路整備を進めていく。

●上記取組方針を踏まえ、施策の2次評価は「重点化」とし、来年度の予算等を重点配分した上で施策を推進する。

### 総合評価

| ■重点化 | □継続取組 |
|---|---|

# 平成26年度　施策評価表 （平成27年度向け施策の取組方針）

施策名：　都市基盤
施策番号：　20 － 02

## 1 施策の基本情報

| 施策名 | 20 | 都市基盤 | 展開方向 | 02 | 地域の特性に応じたルールづくりや、災害に関する情報の共有を進め、災害に強く安全なまちづくりに取り組みます。 |
|---|---|---|---|---|---|
| 主担当局 | 都市整備局 | | 主担当課 | 企画管理課 | |
| プロジェクト項目の該当有無 | － | | | | |
| 市長公約の該当有無 | － | | | | |
| 局重点課題の該当有無 | － | | | | |

## 2 施策を考える背景（まちづくり基本計画の抜粋）

●地震や豪雨の発生など、災害への不安が高まっているなかで、市民生活を守るため、災害時の避難・復旧活動等重要な役割を果たす道路や治水機能の強化に資する河川・下水道施設など、これらの都市基盤の防災対策が求められている。
●災害等への対応力を高めるため、行政による施設面での整備だけでなく、市民や事業者自らが主体的に災害等に対する意識と知識を持ち、向上させることが必要である。

## 3 目標指標

| 指標名 | 方向 | 基準値 | | | 目標値（H29） | 実績値 H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | 現時点での達成率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① 都市基盤が整い利便性と安全性が確保されていると感じている市民の割合 | ↑ | H23 | 80.5 | % | 90 | 75.2 | ** | ** | ** | ** | 0% |
| ② 災害に強い道路網の整備 | ↑ | H22 | 84.8 | % | 87 | 85.5 | ** | ** | ** | ** | 31.8% |
| ③ 防災街区整備地区計画等策定支援地区数（累計） | ↑ | H24 | 4 | 地区 | 6 | 5 | ** | ** | ** | ** | 50.0% |
| ④ 密集住宅市街地道路空間整備事業の整備実施延長 | ↑ | H24 | 74.2 | m | 351 | 105.4 | ** | ** | ** | ** | 11.3% |
| ⑤ | | | | | | | | | | | |

## 4 市民意識調査（市民評価）

※割合の合計は、端数処理の関係により必ずしも100%にならない場合があります。

| 項目内容 | ●道路・橋・河川・上下水道等の整備・維持<br>●防災性の向上を目指した都市づくり | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 区分 | | 満足 | どちらかといえば満足 | ふつう | どちらかといえば不満 | 不満 |
| 満足度調査 | 25年度 | 3.6% | 21.0% | 58.1% | 13.6% | 3.8% |
| | 23年度 | 4.9% | 18.1% | 59.0% | 14.6% | 3.4% |
| 重要度調査 | 25年度 | 第 6 位 / 20 位 | | 5点満点中 4.59点（平均 4.39点） | | |
| | 23年度 | 第 9 位 / 20 位 | | 5点満点中 4.07点（平均 3.98点） | | |

## 5 担当局評価（一次評価）

### これまでの取組の成果と課題（目標に向けての進捗と指標への貢献度）

行政が取り組んでいくこと ■市民主体のルールづくりによる安全空間の創出と継承

【市民主体のルールづくりによる安全空間の創出と継承】
本市には、道路が狭く木造住宅が密集し、地震や火災時等に危険性の高い「密集市街地」が多いため、災害に強いまちとして再生させることを目的に平成17年3月に策定した「尼崎市密集市街地整備・改善方針」に基づき、密集市街地の整備・改善に当たっては、地区計画制度の手法を用いて規制誘導を主として進めている。建物の更新時に防災性の向上を図ることを目的とした「防災街区整備地区計画」の策定により、地区内の建物の不燃化・耐震化を促進するとともに災害時の避難通路として、また、延焼の遮断機能としての役割を担う道路を防災道路として位置付け、確保するものである。防災街区整備地区計画は、重点密集市街地等において策定を順次進めており、平成23年度以降4地区で策定し、現在も取組を継続しているところである。
併せて、その地区計画の目標の実現の一環として、平成24年度より「密集住宅市街地道路空間整備事業」を実施し、防災街区整備地区区域内の主要道路における建替等に伴い敷地後退が発生した場合、前面道路の舗装及び側溝整備を行い、道路空間が不正使用されない状況の確保を図っている。結果、目標指標にある同事業の「整備実施延長」がH24～25年度で105m延長され、対象路線以外の道路沿道についての行政指導と併せて、災害に強い道路網の整備に効果を上げている。
これらの事業は、従前実施してきた建替促進事業が規定年限内で一定の成果をあげ終息した後、さらに高齢化が進み権利関係の複雑な密集住宅市街地において、建物の更新に伴い地区の建替ルールに基づき徐々に建物の街並み及び道路拡幅を進めていく修復型の防災まちづくりであり、緩やかではあるが着実に地区の防災性を高める取組であることが周知されることにより、市民、事業者自らが主体的に災害等に対する意識と知識を持ち、向上させることにも繋がっている。
今後は、これらの事業の周知及び地区の防災まちづくりへの支援を継続するとともに、防災街区整備地区計画の指定及びそれに伴う道路空間整備事業の対象道路を順次拡大し、地域の特性に応じたルールづくりや災害に関する情報の共有を拡大することで、災害に強く安全なまちづくりを進めていく。
地区計画等の指定後、地区独自の防災まちづくりルールの取り組みへの支援及び建替後の道路後退用地等が良好な状態に維持管理されるよう、建築主、地域住民、市の3者が協力し適正に維持管理していく取組を進めていくことが課題である。

| 主な事務事業 | 密集住宅市街地整備促進事業<br>密集住宅市街地道路空間整備事業 | 関連する目標指標 | ①②③④ | 進捗 | ○順調 | ●概ね順調 | ○やや遅れ | ○遅れている |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

### 次年度に向けた取組方針

◆見直す・見直しを検討する事項
・道路と敷地との高い段差や壁面後退部分の障害物の設置などは、地域の防災性向上の阻害要因となっているが、地区計画では対応しきれない内容である。このようなものについては、地区独自のまちづくりルールを定めてはいるものの、法令の根拠もなく、それを守る仕組みも確立していないことから、違反ケースが少なくない状況である。そのため、地域の意欲的な防災まちづくりへの取組みの支援の観点からも、当該ルールの担保性等を高める新たな仕組みづくりの検討を進める。
・道路空間整備事業については、対象敷地に面する道路後退部分を整備することでパッチワークのような整備になるため、道路線形に不整合が生じないような方策を検討する。

◆継続的・重点的に取り組む事項
・防災街区整備地区を拡大することで、地域の特性に応じたルールづくりや災害に関する情報の共有を拡大し、災害に強く安全なまちづくりを進めていく。
・道路空間整備事業を継続実施していく中で、同事業の一層の周知を図るとともに、道路沿道の敷地の権利者で管理協定を締結するような取組に対する支援など、整備及び維持管理を促進する効果的な方法を検討する。
・地元組織と連携した広報等、事業の効果的な周知を進める。
・道路空間の不正使用に対する見守り体制の充実等についての協議を地区毎に進める。

## 6 施策評価結果（二次評価）

### 評価と取組方針

・防災街区整備地区を拡大することで、地域の特性に応じたルールづくりや災害に関する情報の共有を拡大し、災害に強く安全なまちづくりを進めていくことが求められる中、密集住宅市街地道路空間整備事業においては、災害に強い道路網の整備に効果を上げていることに加え、市民、事業者自らが主体的に災害等に対する意識と知識を持ち、向上させることにも繋がっている。

・今後も、事業の効果的な周知や、地区独自のまちづくりルールの担保性等を高める仕組みづくりなどを通して、引き続き、地域の意欲的な防災まちづくりへの取組を支援していくことが必要である。

●上記取組方針を踏まえ、施策の2次評価は「継続取組」とし、現行取組を基本としながら、効果的な施策遂行に努める。

| 総合評価 | |
|---|---|
| □重点化 | ■継続取組 |