

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | | |
|---------|----|--------------------------|---------------------|-------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 | | |
| 政策の基本方向 | NO | 16 | 地域の特色を生かした土地利用を進めます | 施策所管局 都市建設局 |
| 施策名 | NO | 38 | 計画的な土地利用の推進 | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|--|
| めざす姿 | 計画的な土地利用を進めている。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 産業と住環境が調和した土地利用の推進 「都市的土地利用を図るべき地域」では、財政基盤や都市力の強化、市民の豊かな暮らしの実現と活力ある地域社会の創出などに向け、市街地における産業活動と住環境との調和を図りながら、新たな拠点整備などを計画的に進めます。</p> <p>2 森林・農地、水辺などの保全 「自然的土地利用を図るべき地域」では、自然公園などの水源地域の自然環境や、市街地の貴重なみどりなどを一体的に保全するほか、農林業を振興するために優良な農地や森林を保全します。</p> <p>3 地域活力を維持する土地利用の推進 「土地利用の整序を図るべき地域」では、地域における活力の維持や、無秩序な開発の防止の観点から、良好な自然環境や営農環境との調和を図り、地域の実情に応じた秩序ある適切な土地利用を誘導します。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標 1】

中間(H26) : 100.0%、最終(H31) : 100.0%

| | | | | | | | |
|------------|---|----------|----------|----------|----------|--|---|
| 指標と説明 | 【指標72】特定保留区域の市街化編入率 都市的土地利用が計画的にされているかを見る指標 [単位: %] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 3つの区域(当麻地区、川尻大島界地区、麻溝台・新磯野地区)の特定保留区域が市街化区域に編入されることを目標として設定しました。 | | | | | 当麻地区の一部と川尻大島界地区について、概ねの関係機関協議が整い、平成24年度の都市計画手続きの実施に向け取り組んでいる。 麻溝台・新磯野地区は、平成25年度の都市計画手続きの実施に向け、地権者調整、事業計画素案策定に取り組んでいる。 | |
| | 基準値 (H20年度) | H 2 2 年度 | H 2 3 年度 | H 2 4 年度 | H 2 5 年度 | 評 価 | - |
| 目標値(a) | 0.0 | 0 | 0 | 18.4 | 47.5 | | |
| 実績値(b) | | - | - | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

【指標 2】

中間(H26) : 12,906ha、最終(H31) : 12,906ha

| | | | | | | | |
|------------|---|----------|----------|----------|----------|-------------------|---|
| 指標と説明 | 【指標73】自然的土地利用を図るべき地域の面積 自然的土地利用が計画的にされているかを見る指標 [単位: ha] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 自然的土地利用が図られている地域(自然公園、近郊緑地保全区域、自然環境保全地域)の現状値を今後も維持していくことを目標として設定しました。 | | | | | 基準値を維持していくことができた。 | |
| | 基準値 (H20年度) | H 2 2 年度 | H 2 3 年度 | H 2 4 年度 | H 2 5 年度 | 評 価 | A |
| 目標値(a) | 12,906 | 12,906 | 12,906 | 12,906 | 12,906 | | |
| 実績値(b) | | 12,906 | 12,906 | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 100.0 | 100.0 | | | | |

【指標 3】

| | | | | | | | |
|------------|-------------|----------|----------|----------|----------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値 (H20年度) | H 2 2 年度 | H 2 3 年度 | H 2 4 年度 | H 2 5 年度 | 評 価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

【指標 4】

| | | | | | | | |
|------------|-------------|----------|----------|----------|----------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値 (H20年度) | H 2 2 年度 | H 2 3 年度 | H 2 4 年度 | H 2 5 年度 | 評 価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A : 年度別目標を(上回って)達成
D : 年度別の目標の値が60%未満

B : 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C : 年度別の目標の値を60%以上達成

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|---|
| 事業費 | 6,667 | 160 | 21,427 | | | 都市計画基礎調査による、委託料の発生、人件費の増加が総事業費増加の主な要因である。 |
| 人件費 | 8,369 | 5,953 | 9,488 | | | |
| 総事業費 | 48,367 | 49,420 | 30,915 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 68 | 69 | 43 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名[所管課名] | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 |
|----|--|---------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | 指標・目標 | 実績・評価等 | |
| 1 | 土地利用の調整に係る条例の制定[土地利用調整課] 地域の特色を生かした計画的な土地利用を図ることを目的とした条例を制定する。 | 条例の骨格について、関連部局と協議・調整を行う。(条例の検討) | 実績 条例の骨格について検討を行った。 評価 予定どおり達成 | 引き続き、条例の骨格について、関連部局と協議・調整を行う。(条例の検討) |
| 2 | 都市計画推進事業(地域地区等の指定)[都市計画課] 都市づくりの進捗状況などに応じ、区域区分や用途地域、道路、公園などの都市施設、市街地再開発事業などの都市計画決定や変更などを行う。 | 都市計画の決定(変更) 都市計画基礎調査による現況把握 | 実績 都市計画市場の変更(廃止)、生産緑地地区の変更 緑区(橋本・大沢地区)、中央区、南区の土地利用、建物用途の現況調査を実施 また、法令改正に伴う手続きの変更及び権限移譲への対応、更なる権限移譲の要望。 評価 予定どおり実施 予定どおり実施 | 都市計画の決定(変更) 都市計画基礎調査による現況調査の実施 |
| 3 | | | 実績 評価 | |
| 4 | | | 実績 評価 | |
| 5 | | | 実績 評価 | |
| 6 | | | 実績 評価 | |
| 7 | | | 実績 評価 | |
| 8 | | | 実績 評価 | |
| 9 | | | 実績 評価 | |
| 10 | | | 実績 評価 | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名[所管課] | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|---------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 1 | 土地利用の調整に係る条例の制定[土地利用調整課] | 2,503 | 27 | 0 | | |
| 2 | 都市計画推進事業(地域地区等の指定)[都市計画課] | 4,164 | 133 | 21,427 | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・市街化調整区域や非線引き都市計画区域において、自然環境や営農環境を保全するとともに、無秩序な開発を防止し、計画的な土地利用を確保するため、事業者と土地利用の総合調整を行うための手続きを定める「土地利用の調整に関する条例」の制定を目指している。平成22年度までは津久井地域との合併により拡大した市域全域について、統一的な土地利用方針と、それを実現するための制度のあり方の基礎調査及び基本的な考え方等の検討を行ったきたところであり、平成23年度以降は、条例の制定に向けて、関連する部局と協議・調整を十分に行い、本市の地域特性等を踏まえた適切な土地利用が誘導できるよう検討を行っていく必要がある。

・財政基盤や都市力の強化に向け、新たに産業活動と住環境との調和がとれた拠点整備を進めるために、特定保留区域の市街化区域への編入に向けた都市計画手続きを進めている。現在、当麻地区の一部先行編入区域の約35haと、川尻大島界地区の約6haについて、関係機関協議を進めながら平成24年度中の都市計画手続きの実施、当該年度内の告示に向け事務を進めている。また、麻溝台・新磯野地区は、約148haの区域のうち、一部先行編入区域の約38haについては、平成25年度中の市街化区域編入に向け事業計画素案の策定及び地権者の合意形成を引き続き図っていく必要がある。

【平成23年度の取組についての総合評価】

・土地利用の調整に係る条例の制定について、関連する部局と課題や対応等について協議・調整を行った。

・特定保留区域の市街化区域への編入に向けて、当麻地区の一部先行編入区域、川尻大島界地区については、土地区画整理事業や地区計画に係る事業上の検討や都市計画手続きにおける必要な調整、関係機関との調整が行われており概ね目標は達成された。また、麻溝台・新磯野地区については、継続して段階的な編入に向けた事業性の検討を行った。

・都市計画基礎調査については、緑区(橋本・大沢地区)、中央区、南区の土地利用、建物用途の現況調査を予定どおり完了した。

施策全体として、2つの成果指標のうち、1つの指標は目標値を達成し、もう一方は測定結果が出ていないものの施策を構成する事務事業については概ね予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・土地利用の調整に係る条例の制定について、引き続き、関連する部局と協議・調整を行い、地域特性や現行の各種個別法令等も踏まえ、総合的な土地利用の調整に係る条例の制定に向けた検討を進める。

・当麻地区の一部先行編入区域、川尻大島界地区については、関係機関協議を整え都市計画手続きの実施に向け準備を進める。また、麻溝台・新磯野地区については、約38haの区域の先行編入にあたり、地権者の合意形成について注視しながら関係機関との調整を進める。

・都市計画基礎調査については、引き続き平成24年度業務として、緑区(城山・津久井・相模湖・藤野地区)の土地利用、建物用途の現況調査及び、市内全域の建物の木造率・老朽度、都市計画道路の整備状況等の調査を進めていく。

1次評価

A

2次評価(総合計画審議会意見)

2次評価

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている
C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの

{

 上記基準に該当する(ア イ ウ)
 上記基準に該当しない

【サブ指標1】

中間(H26): 、最終(H31):

| 指標と説明 | 土地利用の調整に係る条例の制定に係る成果指標 | | | | | 結果の分析 | |
|------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | | | | | | 評価 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
 B: 年度別の目標の値を80%以上達成
 C: 年度別の目標の値を60%以上達成
 D: 年度別の目標の値が60%未満
 : 今年度は成果指標の測定ができないもの

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

土地利用の調整に係る条例については、計画的な土地利用を図っていくために制定を目指しているものであり、条例未制定の段階で具体的な指標を設定することは困難である。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

計画的な土地利用を進めるにあたり、特定保留区域の市街化区域への編入や都市施設等の計画の調整において、今後も事業課や関係部局各課との連携を図っていく。

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|-------------|-----------------|----------------------|--------------------------|--------------------|
| 計画的な土地利用の推進 | 計画的な土地利用を進めている。 | 1 産業と住環境が調和した土地利用の推進 | 【指標72】 特定保留区域の市街化編入率 | 都市計画推進事業(地域地区等の指定) |
| | | 2 森林・農地、水辺などの保全 | 【指標73】 自然的土地利用を図るべき地域の面積 | |
| | | 3 地域活力を維持する土地利用の推進 | | 土地利用の調整に係る条例の制定 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | | |
|---------|----|--------------------------|-----------------------|-------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 | | |
| 政策の基本方向 | NO | 17 | 魅力あふれる質の高い都市をつくります | 施策所管局 都市建設局 |
| 施策名 | NO | 39 | 広域交流拠点都市にふさわしい都市拠点の形成 | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|--|
| めざす姿 | 橋本駅周辺地区、相模原駅周辺地区、相模大野駅周辺地区のまちの魅力が増し、にぎわっている。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 橋本駅周辺地区の整備促進 橋本駅周辺地区では、交通の要衝としての利便性を生かすとともに、さらなる公共交通の輸送力の増強を促進し、人・もの・情報が行き交う広域的な交流によるにぎわいのある都市づくりを進めます。 また、魅力的な商業機能や周辺の工業団地と連携した業務機能及び文化や芸術の集客機能など、多様な都市機能の集積を図り、活力ある都市づくりを進めるとともに、駅の南北間や隣接する商業地の回遊性の向上を図るなど、一体的な都市づくりを進めます。</p> <p>2 相模原駅周辺地区の整備促進 相模原駅周辺地区では、相模総合補給廠の一部返還予定地において、人、文化、学術、産業などの多様な交流を図るため、国際的な業務・文化交流機能や広域集客機能及び産業支援機能などの高次都市機能の集積を図るとともに、相模原駅南側に広がる商店街や行政機能と駅北側の新たな市街地の都市機能との連携や南北間の回遊性の向上による駅周辺の一体的な市街地の形成を進めます。 また、相模原駅の交通結節点としての利便性の向上や駅周辺のにぎわいと活力を創造し、沿線における地域の活性化を促進するため、小田急多摩線の延伸を進めます。</p> <p>3 相模大野駅周辺地区の整備促進 相模大野駅周辺地区では、商業・業務機能の集積の取り組みと併せて、市街地再開発事業により整備される複合都市施設と周辺の文教施設などとの連携を図り、相模大野駅周辺地区の一体的な都市づくりを進めます。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標 1】

中間(H26):401,000人、最終(H31):416,000人

| | | | | | | | |
|------------|--|---------|---------|---------|---------|--|---|
| 指標と説明 | [指標74] 市内3拠点の駅乗降客数 本市の拠点性の状況を見る指標[単位:人] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 市内3拠点の駅乗降客数と駅周辺地域の人口推移の実績から相関関係を分析し、将来人口推計に基づき、目標値を設定しました。 | | | | | 駅乗降客数の推移が目標値より下回った。JR相模原駅、小田急相模大野駅については成果指標設定時の目標値に達しているが、橋本駅については、東日本大震災の影響や駅周辺の企業移転等により目標値に達しなかったと推測される。 | |
| | 基準値(H19年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | B |
| 目標値(a) | 379,604 | 385,000 | 389,000 | 393,000 | 397,000 | | |
| 実績値(b) | | 381,540 | 383,553 | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 99.1 | 98.6 | | | | |

【指標 2】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

【指標 3】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(b/a) % | | | | | | | |

【指標 4】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|--|
| 事業費 | 3,440,332 | 6,078,458 | 8,491,557 | | | 橋本駅地区は広域交流拠点検討事業との調整を図る必要があったこと、また相模原駅周辺地区は事業の精査を行ったことから事業費の減額となったが、相模大野駅西側地区において建設工事進捗に伴い事業費が増額したため総事業費は増額している。 |
| 人件費 | 88,059 | 78,553 | 65,677 | | | |
| 総事業費 | 3,587,950 | 6,215,565 | 8,557,234 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 5,037 | 8,662 | 11,895 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名[所管課名] | 事業の概要 | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 |
|---|---------------------------------|---|--|--|---|
| | | | 指標・目標 | 実績・評価等 | |
| 1 | 橋本駅周辺地区整備事業[都市整備課] | 交通の要衝としての利便性を生かすとともに、更なる公共交通の輸送力の増強を促進し、人・もの・情報が行き交う広域的な交流によるにぎわいのある都市づくりを進める。 | 相模原駅周辺地区との機能分担のもと、まちづくりの基本的な考え方や具体的な方向性について検討する。 | 実績 交通量実態調査を実施し、橋本駅周辺地区の連携や回遊性の向上に向けた取り組みの検証、橋本駅北口駅前広場の拡充と渋滞緩和の検討を行った。 評価 概ね予定どおりの整理、検討を行った。 | 関連事業を踏まえ、橋本駅周辺地区整備事業におけるまちづくり方策の検討を進める。 |
| 2 | 相模原駅周辺地区整備推進事業[都市整備課] | 「相模原駅周辺地区まちづくり計画」に基づき、周辺道路ネットワーク等の都市基盤整備や導入施設、事業手法等について検討する。 | 導入機能の精査や都市基盤整備、土地利用・都市計画の検討など、事業化に向けた熟度を高める。 | 実績 導入機能、都市基盤の整備、土地利用・都市計画等を中心に事業化に向けて業務委託を行い検討を行った。 評価 概ね予定どおりの検討を行った。 | 関連事業を踏まえ、相模原駅周辺地区整備推進事業における都市基盤、土地利用等の検討を行う。(都市基盤、主要施設、エネルギー、防災等) |
| 3 | 相模大野駅西側地区市街地再開発事業[相模大野駅周辺整備事務所] | 相模大野駅西側地区における土地の合理的かつ健全な高度利用並びに公共施設の整備、建築物の共同化及び不燃化の促進など都市機能の更新を図るため、市街地再開発事業を実施する。 | 施設建築物建設工事が予定どおり進捗するように再開発組合と調整しながら進行管理を行う。自転車駐車を計画どおりの日程で先行オープンさせる。再開発ビルの管理運営体制を検討する。テナントの募集が順調に進むよう組合に働きかけを行なう。 | 実績 施設建築物の工事については、概ね予定どおり進捗した。自転車駐車場については予定どおり平成23年10月1日に先行オープンした。再開発ビルの管理運営体制については、各部会ごとに検討を行い、平成24年度中の細則決議に向けた素案づくりを行なった。再開発ビル内に入居するテナント等の誘致については、平成23年度未現在、全区画ともほぼ決定した。 評価 施設建築物の建設工事は、遅滞なく進捗している。自転車駐車場は、予定どおりの日程で先行オープンし、供用開始後もほぼ円滑に運営されている。各部会運営に係る検討は順調に進んでおり、運営内容等を盛り込んだ細則を平成24年中に決議すべく、検討を行なっている。テナントの誘致については、当初、昨今の経済状況下、出店が懸念されていたが、ほぼ全ての区画の誘致について終了した。 | 施設建築物の竣工道路や歩行者専用デッキの整備 |
| 4 | 広域交流拠点検討事業[広域交流拠点推進担当] | 「首都圏南西部における広域交流拠点」にふさわしい魅力ある都市づくりを進めるため、橋本駅及び相模原駅周辺等の実態調査や土地利用計画、交通計画、整備手法等の検討を行う。 | 拠点形成に係る基礎調査 駅周辺地区将来像の検討 | 実績 拠点形成に係る基礎事項の調査等について、業務委託を活用し、整理・検討を行った。また、外部有識者等による「広域交流拠点基本計画検討委員会」を設置し、議論・検討を行った。 評価 予定どおり実施 平成24年度にかけて引き続き検討 | 広域交流拠点推進戦略の策定 広域交流拠点形成による経済効果の検討 |
| 5 | | | | 実績 評価 | |
| 6 | | | | 実績 評価 | |
| 7 | | | | 実績 評価 | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名[所管課] | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|
| 1 | 橋本駅周辺地区整備事業[都市整備課] | 2,520 | 4,200 | 2,930 | | |
| 2 | 相模原駅周辺地区整備推進事業[都市整備課] | 31,420 | 10,584 | 8,505 | | |
| 3 | 相模大野駅西側地区市街地再開発事業[相模大野駅周辺整備事務所] | 3,396,826 | 6,053,877 | 8,470,190 | | |
| 4 | 広域交流拠点検討事業[広域交流拠点推進担当] | 9,566 | 9,797 | 9,932 | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・成果指標1について、東日本大震災の影響やそれに伴う計画停電等の影響が考えられる他、橋本駅周辺地区の企業移転等により駅乗降客数が伸び悩んだと考えられる。しかしながら、全体としては前年度に比べ増加傾向にあることや、平成24年度末には相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業の完了が控えており、今後の乗降客数が伸びることが予測される。

・相模大野駅西側地区市街地再開発事業については、平成24年度末のグランドオープンに向けて、施設建設工事が順調に進んでおり入居するテナントもほぼ確定し、内装工事等が今後本格化する計画となっている。今後も円滑な事業の進捗に向け関係者との更なる調整が重要と認識している。

・リニア中央新幹線建設に向けた環境影響評価手続きの開始や開通までのスケジュールが示されたこと、本年4月に知事と市長が新駅を橋本駅周辺に誘致する旨をJR東海に対し正式に要請したことを受け、橋本駅及び相模原駅周辺における都市の将来像や都市機能の配置について、土地利用計画や交通計画等まちづくりの戦略的な展開を示し、時間軸を捉えて整備計画を立てていくことが必要である。

【平成23年度の取組についての総合評価】

・橋本駅周辺地区整備事業については、橋本駅周辺地区にある3拠点(駅北口地区、西橋本地区、大山町地区)の連携や回遊性の向上に向けた基礎資料となる交通量調査を実施し、その結果を基に過年度の検討結果等の検証を実施し、一定の成果を得た。

・相模原駅周辺地区整備推進事業については、東日本大震災を踏まえ、整備コンセプトに防災機能を加え、導入機能の精査、都市基盤整備、土地利用計画、都市計画等の検討を行い、まちづくり計画の実現化に向け、一定の成果を得た。

・相模大野駅西側地区市街地再開発事業については、平成23年10月に市営自転車駐車が予定どおり供用を開始し、また施設の建築工事も順調に進んでいる。また、入居するテナントもほぼ決定し、各関係者が会議体を持ってグランドオープンに向けた調整をしている。

・広域交流拠点検討事業については、橋本駅及び相模原駅周辺の実態調査、土地利用計画や交通計画等の方向性や将来像について検討を行った。学識経験者や交通事業者、国や県の都市計画・運輸部局、市民公募委員等から成る、広域交流拠点検討委員会(第1回)を開催し検討内容について意見交換が行われた。年度事業については、概ね予定どおり進行された。

施策全体として、成果指標は目標値を下回ったものの原因が東日本大震災等他の要因によるものと推測され、また、施策を構成する事務事業についてはそれぞれ予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・橋本駅周辺地区整備事業においては、今後リニア中央新幹線新駅の誘致等を踏まえ、駅南北間の回遊性や相模原駅周辺地区整備推進事業との機能分担と連携の検討をしつつ、都市基盤整備や土地利用計画の実現化に向け検討を進める。

・相模原駅周辺地区整備推進事業においては、相模総合補給廠一部返還予定地等を中心としたまちづくりを進め、橋本駅周辺地区整備事業との機能分担と連携の検討をしつつ、防災機能を含め都市基盤整備や土地利用計画の実現化に向け検討を進める。

・広域交流拠点検討事業では、上記の2事業をより効果的、効率的に進めるため、橋本・相模原両地区を取り巻く状況の進捗を踏まえながら、首都圏南西部における本市の役割、必要な機能の検討を進めることとし、平成24年度には広域交流拠点推進戦略の策定等を図ることとする。

・相模大野駅西側地区市街地再開発事業は概ね計画どおりに進んでいることから、今後も、平成24年度末のグランドオープンに向け、再開発組合等との協議や進行管理、協議漏れ事項のチェックなどを積極的に行うなど、再開発組合に適切な助言・指導を行う。

1次評価

A

2次評価(総合計画審議会意見)

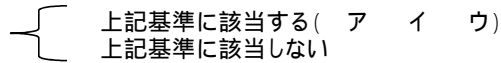
2次評価

- A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている
- B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要
- C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの



【サブ指標1】

中間(H26): 、最終(H31):

| 指標と説明 | 上記基準に該当しないが、昨年度に総合計画審議会ヒアリング時に意見があったことから、指標74を補完する指標を検討する。 | | | | | 結果の分析 | |
|------------|--|------------|-------|-------|-------|-------|----|
| | 目標設定の考え方 | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

- A: 年度別目標を(上回って)達成
- B: 年度別の目標の値を80%以上達成
- C: 年度別の目標の値を60%以上達成
- D: 年度別の目標の値が60%未満
- : 今年度は成果指標の測定ができないもの

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

駅乗降客数以外の指標について検討したが、まちづくりには、完成までにある程度の時間がかかるため、資源投入した結果としての成果について、途中段階での毎年度測定可能な指標の設定は難しい。また、オフィス床の増加や従業員人口の増加などを指標とすることも検討したが、毎年調査が実施できないことから、指標にはなり得ないとする。今後、計画の深度化に応じて市民に分かりやすい指標・目標を設定する。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

相模原駅周辺地区まちづくり計画策定の際の委員会における公募市民や地域の代表としての自治会、商店会、商工会議所の方々からの意見、都市づくりシンポジウムにおいてのアンケート、パブリックコメント等による意見聴取を行った中で、賑わいのあるまちづくり、環境に配慮したまちづくりの推進が求められ、市は首都圏内南西部の広域交流拠点として、様々な交流、防災、環境との共生などを柱に、まちづくり実現化に向けた検討を行っている状況である。

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

在日米陸軍相模総合補給廠の返還窓口である渉外部をはじめ産業、商業、防災、環境等各所管部局との連携を密にし、情報の共有化を図りながら、まちづくりの実現化に向けた取り組みを進めている。

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|------------|--|------------------|-------------------|------------------------------|
| 広域交流拠点都市形成 | 橋本駅周辺地区、相模原駅周辺地区、相模大野駅周辺地区のまちの魅力が増し、にぎわっている。 | 1 橋本駅周辺地区の整備促進 | 【指標74】市内3拠点の駅乗降客数 | 広域交流拠点検討事業 橋本駅周辺地区整備事業 |
| | | 2 相模原駅周辺地区の整備促進 | | 広域交流拠点検討事業 相模原駅周辺地区整備推進事業 |
| | | 3 相模大野駅周辺地区の整備促進 | | 相模大野駅西側地区市街地再開発事業 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | |
|---------|-------|--------------------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 |
| 政策の基本方向 | NO 17 | 魅力あふれる質の高い都市をつくります |
| 施策名 | NO 40 | 新たな産業拠点の形成と地域の拠点の活性化 |
| 施策所管局 | 都市建設局 | |
| 局・区長名 | 石川 敏美 | |

施策の目的・概要

| | |
|---------|--|
| めざす姿 | インターチェンジ周辺に産業が集積している。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 新たな都市づくりの拠点の形成 当麻地区、川尻大島界地区及び麻溝台・新磯野地区は、都市の活力を支える産業や新たな居住の場となる地区として、環境との共生に配慮した複合的な都市づくりを進めます。</p> <p>2 新たな産業創出の拠点の形成 金原地区は、生産環境の維持・保全を図るとともに、新たな産業の受け皿として整備を図ります。併せて、さがみ縦貫道路インターチェンジ周辺地区や津久井広域道路の沿道などでは、周辺の環境に配慮しながら、産業などを中心とした職住近接型の土地利用に向けた取り組みを進めます。</p> <p>3 地域の拠点の活性化 公共施設や商業施設などが集積している生活の拠点地区については、それぞれの地域特性を生かした魅力ある商業地形成を図るほか、道路の整備や公共交通網の整備など、日常生活の利便性や快適性向上のため活性化を図ります。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標1】 中間(H26):10事業所、最終(H31):23事業所

| | | | | | | | |
|-----------|--|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | 【指標75】インターチェンジ周辺の企業立地件数 新たな産業拠点が形成されているかを見る指標【単位:事業所】 | | | | | 結果の分析 各地区において事業計画段階、組合設立前段階であることから企業の立地はない。 | |
| 目標設定の考え方 | 平成31年度までに整備予定の産業用地の面積をもとに、過去の本市への企業立地相談動向(件数・面積)から推計し、目標として設定しました。 | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | - | 0 | 0 | 3 | 6 | | |
| 実績値(b) | | 0 | 0 | | | 評価 | - |
| 達成率(a/b)% | | - | - | | | | |

【指標2】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | 評価 | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |

【指標3】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | 評価 | |
| 達成率(b/a)% | | | | | | | |

【指標4】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | 評価 | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |

A:年度別目標を(上回って)達成
D:年度別の目標の値が60%未満

B:年度別の目標の値を80%以上達成
:今年度は成果指標の測定ができないもの

C:年度別の目標の値を60%以上達成

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|---------|---------|-----------|-------|-------|---|
| 事業費 | 99,384 | 66,119 | 1,671,126 | | | 都市計画協議の本格化や、それに伴う図書等の作成、施設建築物工事の本格化などにより事業費が増加している。 また、人件費の減額は職員1人あたりの人件費の減額によるもの。 |
| 人件費 | 108,025 | 141,570 | 139,815 | | | |
| 総事業費 | 207,409 | 207,689 | 1,810,941 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 291 | 289 | 2,517 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名(所管課名) | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 |
|---|---|--|---|---|
| | | 事業の概要 | 指標・目標 | |
| 1 | 当麻地区整備促進事業[当麻地区拠点整備事務所] さがみ縦貫道路(仮称)相模原インターチェンジ周辺地区という立地特性を生かした複合的な機能を有する新たな産業拠点を形成する。 | 都市計画事前協議 進出企業立地調査 事業計画案の策定 本同意の取得など | 実績 関係機関との協議を着実に進めた。 進出意向のある企業(20数社)を対象に調査を行った。 策定に向けた検討を行った。 本同意を目指して地権者への意向確認を行った。 | 市街化区域への編入 本組合の設立 まちづくりへの支援 |
| 2 | 川尻大島界地区整備促進事業[拠点整備課] さがみ縦貫道路(仮称)城山インターチェンジや津久井広域道路の交通利便性を生かした新たな産業拠点づくりを促進する。 | 事業計画案の策定 地区計画案の決定 組合設立に係る本同意書の取得 本同意の取得など | 実績 事業計画案を策定した。 地区計画案を決定した。 策定した事業計画案及び決定した地区計画案を基に、組合設立に係る本同意書の取得に向けた取り組みを進めた。 | 本同意収集、本組合設立 合意形成支援 事業支援 |
| 3 | 麻溝台・新磯野地区整備推進事業[拠点整備課] 産業・みどり・文化及び生活等が複合的に融合した新たな拠点の形成をめざし、土地区画整理事業による都市基盤整備の推進を図る。 | 先行整備地区事業計画案の作成 | 実績 関係機関との事前の協議を進め、事業計画(素案)を作成した。 都市計画決定、事業計画決定に向け、事業進捗を図ることができた。 | 事業計画(素案)の確定に向け、地権者及び関係機関との協議を実施する |
| 4 | 金原地区整備推進事業[産業・雇用政策課] 「新しい都市づくりの拠点」のひとつである金原準工西側地区について、産業系の土地利用を目指し手法の検討、地権者の合意形成を経て産業の立地を推進する。 | 地権者の合意形成 立地企業の誘致 開発計画の作成 各種許認可に向けた事前協議 | 実績 地権者すべての合意に至った。 6社の進出が決まり、なお検討中企業あり。 開発行為を行う企業で案を作成し、開発相談を行った。 農地転用協議等を行った。 | 立地企業の誘致 開発計画の作成 農地転用許可、開発許可に向けての事前協議の完了 |
| 5 | (仮称)城山インターチェンジ周辺新拠点まちづくり事業[拠点整備課] さがみ縦貫道路(仮称)城山インターチェンジ周辺と津久井広域道路の沿道において、周辺の環境に配慮しつつ、都市の活力を生み出すための土地利用のあり方について検討する。 | 金原・串川地区のまちづくり基本構想の策定 | 実績 地域の意見聴取やパブリックコメントの実施を経て、金原・串川地区のまちづくり基本構想を策定した。 津久井地域の新たな拠点の形成に向け、金原・串川地区のまちづくり基本構想を策定した。 | 金原・串川地区のまちづくり基本構想の実現化に向けた基本調査等の実施 |
| 6 | 小田急相模原駅北口B地区市街地再開発事業[小田急相模原駅周辺整備事務所] 慢性的な交通渋滞の解消、駅利用者等の安全性・利便性の向上、商業の活性化などを図るため、市街地再開発事業等による駅周辺地区の一体的な整備によって、快適で賑わいのあるまちづくりを進める。 | 解体除却工事の完了 施設建築物建設工事の着工 県道横断デッキ等公共施設工事の着手 | 実績 解体除却工事を完了した。 施設建築物建設工事に着手した。 公共施設工事(電線共同溝工事)に着手した。 各業務について、予定どおり完了した。 ただし、公共施設工事の県道横断デッキについては、施設建築物建設工事との調整により着手できなかった。 | 施設建築物建設工事 公共施設工事(道路整備等)の着手 テナント募集 |
| 7 | | | 実績 評価 | |
| 8 | | | 実績 評価 | |
| 9 | | | 実績 評価 | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名(所管課) | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|--------------------------------------|--------|--------|-----------|-------|-------|
| 1 | 当麻地区整備促進事業[当麻地区拠点整備事務所] | 99,384 | 66,119 | 277,120 | | |
| 2 | 川尻大島界地区整備促進事業[拠点整備課] | 29,336 | 19,862 | 3,910 | | |
| 3 | 麻溝台・新磯野地区整備推進事業[拠点整備課] | 19,975 | 21,917 | 24,665 | | |
| 4 | 金原地区整備推進事業[産業・雇用政策課] | 567 | 588 | 577 | | |
| 5 | (仮称)城山インターチェンジ周辺新拠点まちづくり事業[拠点整備課] | 1,470 | 5,775 | 2,777 | | |
| 6 | 小田急相模原駅北口B地区市街地再開発事業[小田急相模原駅周辺整備事務所] | 68,000 | 47,500 | 1,362,077 | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・当麻地区：地域経済の活性化と雇用を促進するため、新たな産業用地の創出が求められており、さがみ縦貫道路インターチェンジ周辺の計画的な土地利用により、本市の新たな拠点整備を進める必要がある。
 ・川尻大島界地区：地区内の大規模街区については土地利用計画が確定していないため、今後、事業協力者、準備組合、市の三者で、本地区の立地特性を活かし、周辺への環境に配慮した土地利用計画を調整する必要がある。
 ・麻溝台・新磯野地区：先行整備地区の早期事業化に向けた取り組みとして、現在、事業計画素案の作成を行っているが、公共施設配置計画など、地区全体の構想を踏まえた計画とする必要があることから、地区全体の地権者との調整が必要である。
 ・金原地区：進出企業については、STEP50の奨励措置とともに様々な形でPRを図り、問い合わせも多数寄せられたが、東日本大震災以後、企業の投資活動が停滞しているため開発面積すべての進出企業の決定には至っていない。
 ・(仮称)城山インターチェンジ周辺地区：さがみ縦貫道路や津久井広域道路の広域幹線道路の整備時期との整合性に配慮しながら基盤整備の取り組みを推進するとともに、土地利用の進展に合わせて、公共交通の充実を促進する必要がある。また、進出企業の誘致や事業手法の検討、農用地等に係る土地利用制度との整合を図っていくことが課題となっている。
 ・小田急相模原駅北口B地区：工事全体の進捗については予定どおり進んでおり、再開発組合を中心に関係機関が全力で取り組んでいる状況である。天候等による工程への影響も想定されるが、工事の進捗に応じて、夜間工事なども取り入れ、スケジュールどおりの進行を確保していく。

【平成23年度の取組についての総合評価】

・当麻地区：当麻宿地区土地区画整理エリアにおいて組合設立準備会が設立。同会と協働し地区内地権者の合意形成に努め、平成24年度中の区画整理組合設立認可申請及び土地区画整理エリアと地区計画エリアの市街区区域への編入に向け事業の進捗を図ることができた。
 ・川尻大島界地区：土地区画整理組合の準備組織である準備組合が設立され、事業計画案を作成。平成24年度中の組合設立認可申請及び市街区区域への編入に向け事業の進捗を図ることができた。
 ・麻溝台・新磯野地区：平成25年度の市街区区域編入、事業計画決定に向けて、事業計画(素案)の検討及び関係機関協議を行い、事業の進捗を図ることができた。
 ・金原地区：土地利用の方向性についてすべての地権者の合意を得ることができ、予定どおり国、県、市の各許認可部署と事前の課題整理を行った。
 ・(仮称)城山インターチェンジ周辺地区：金原・串川地区について、各地区で説明会を開催した後、パブリックコメントを実施し、まちづくり基本構想を策定した。
 ・小田急相模原駅北口B地区：施設建築物については、現状を把握し、作業工程の見直しなどにより的確に工事を進めており、予定どおり完了した。ただし、公共施設工事の県道横断デッキについては、施設建築物建設工事との調整により着手できなかったため、平成24年度に着手することとなった。

施策全体として、成果指標は測定結果が出ていないものの施策を構成する事務事業については概ね予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・当麻地区：当麻宿地区の区画整理エリア、地区計画エリアについて平成24年度中の市街区区域への編入に向けた取り組みを進めるとともに、後続地区の事業化に向けた取り組みを進める。
 ・川尻大島界地区：事業協力者と産業系土地利用について引き続き協議するとともに、土地所有者との賃借形態等の協議が円滑に進むよう支援する。
 ・麻溝台・新磯野地区：平成25年度の先行整備地区の市街区区域編入、事業計画決定に向けた取り組みを進めるとともに、地区全体の早期まちづくりを目指し、後続する地区の事業化に向けた取り組みを進める。
 ・金原地区：継続してすべての進出企業が決定できるよう、積極的に企業誘致の取り組みを実施する。
 ・(仮称)城山インターチェンジ周辺地区：平成23年度に策定したまちづくり基本構想を基に、その具体化に向け、整備課題の抽出、事業手法、事業主体、交通環境の充実策、産業用地の創出などについて、基本計画を策定する中で検討していく。
 ・小田急相模原駅北口B地区：再開発組合と連携して、駅利用者や近隣住民の通行上の安全確保や移動経路等に過度な負担を強いることのないよう配慮しながら、引き続き平成25年度秋の完成を目指し、施設建築物工事、公共施設工事の着実な実施に努める。また、小田急相模原駅北口地区利用者の利便性向上を目的として、駅北口ペDESTリアンデッキから当該地区までの通路上においてシェルター(雨除け)の整備に着手する。

1次評価

A

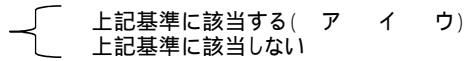
2次評価(総合計画審議会意見)

2次評価

A：施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている
 B：施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要
 C：施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

- サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)
- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの



【サブ指標1】

中間(H26)：、最終(H31)：

| 指標と説明 | 地域の拠点の活性化に係る成果指標 | | | | | 結果の分析 | |
|------------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A:年度別目標を(上回って)達成
D:年度別の目標の値が60%未満

B:年度別の目標の値を80%以上達成
:今年度は成果指標の測定ができないもの

C:年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

小田急相模原駅周辺地区を含む「地域の拠点」(市内9地区:藤野駅、相模湖駅、中野、久保沢・向原、淵野辺駅、上溝駅、古淵駅、東林間駅の各周辺地区)において、基盤整備の状況や商業地の発展状況が違っていることから一律の指標・目標の設定が難しいため。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

| |
|--|
| |
|--|

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

当麻宿地区においては、土地区画整理の実施や地区計画の設定に向け、都市計画協議や実施協議を通じて調整を行うとともに、産業・みどり・文化・生活の融合した新たなまちづくりを進めるため検討・調査を行っているまち育て事業では、他局の組織も含めたワーキンググループでの検討を行うなど、関連課、機関との連携による取り組みを進めている。

麻溝台・新磯野地区、(仮称)城山インターチェンジ周辺新拠点地区においては、経済部と連携を図り、STEP50等の産業支援策を生かしながら、今後拡大していく産業用地の創出と企業進出のタイミングを図り誘致を進めていく。

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|--|-------------------------------|----------------------|-----------------------------|--|
| 新地た 域な の産 業 拠 点 拠 点 活 の 性 形 成 と | インターチェンジ周 辺に産業が集積して いる。 | 1 新たな都市づくりの拠 点の形成 | 【指標75】インターチェンジ周辺の企業立地件 数 | 当麻地区整備促進事業 川尻大島界地区整備促進事業 麻溝台・新磯野地区整備推進事業 |
| | | 2 新たな産業創出の拠 点の形成 | 【指標75】インターチェンジ周辺の企業立地件 数 | 金原地区整備推進事業 (仮称)城山インターチェンジ周辺新拠点まちづくり事業 |
| | | 3 地域の拠点の活性化 | | 小田急相模原駅北口B地区市街地再開発事業 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | | |
|---------|----|--------------------------|-------------------|-------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 | | |
| 政策の基本方向 | NO | 18 | 都市を支える交通基盤をつくります | 施策所管局 都市建設局 |
| 施策名 | NO | 41 | 広域的な交流を支える交通体系の確立 | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|---|
| めざす姿 | 市外への移動(市外からの移動)が便利になっている。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 公共交通網の構築 リニア中央新幹線の市内への駅誘致、小田急多摩線の延伸など、鉄道を中心とした広域的な公共交通体系の形成を図るとともに、JR相模線の複線化やJR横浜線とJR中央本線の相互乗り入れなどを促進し、輸送力の拡大による利便性の高い公共交通網の充実を図ります。</p> <p>2 道路ネットワークの形成 広域的な都市活動により発生する自動車需要に対応するため、さがみ縦貫道路や中央自動車道などの整備促進や機能の充実を図るとともに、周辺都市や地域間相互の交通利便性の向上のため、接続する国道や津久井広域道路などの道路ネットワークの充実を図ります。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標1】

中間(H26):134分、最終(H31):134分

| | | | | | | | |
|-----------|---|-------|-------|-------|-------|---|---|
| 指標と説明 | [指標76] 市内3拠点から市外主要都市駅までの鉄道の所要合計時間の短縮(片道) 鉄道による市内外の行き来のしやすさを見る[単位:分] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 鉄道事業者が発表している鉄道事業の整備完了後の移動短縮時間をもとに目標として設定しました。 | | | | | 鉄道移動時間の短縮は、小田急線の複々線化事業などの効果を見込んでいたため、目標値に変更は生じない。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | - |
| 目標値(a) | - | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |

【指標2】

中間(H26):104分、最終(H31):104分

| | | | | | | | |
|-----------|--|-------|-------|-------|-------|---|---|
| 指標と説明 | [指標77] 市役所から市内外主要地点までの自動車での合計移動時間の短縮(片道) 自動車による市内外の行き来のしやすさを見る指標[単位:分] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | さがみ縦貫道路の整備に伴う事業効果として国土交通省から発表されている移動短縮時間をもとに目標として設定しました。 | | | | | 自動車移動時間の算出は、さがみ縦貫道路の整備効果を見込んだ指標であるため、開通後までは数値は動かない。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | - |
| 目標値(a) | - | | | | 104 | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |

【指標3】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(b/a)% | | | | | | | |

【指標4】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
 D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
 :今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|--------|-----------|-----------|-------|-------|--|
| 事業費 | 19,856 | 1,916,992 | 2,987,661 | | | さがみ縦貫道路インターチェンジ接続道路の整備の本格化に伴い、総事業費が増加している。 |
| 人件費 | 22,350 | 217,800 | 222,270 | | | |
| 総事業費 | 69,896 | 2,138,662 | 3,209,931 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 98 | 2,981 | 4,462 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名[所管課名] | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 |
|---|---|---|--|---|
| | | 事業の概要 | 指標・目標 | |
| 1 | リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業[交通政策課] 都市機能の集積や産業の活性化を図り、人やものの活発な交流を促進するため、リニア中央新幹線の建設を促進するとともに、市内への駅誘致を進め、全国や周辺都市との広域的な交通体系の形成を図る。 | 県期成同盟会と連携した市内への駅誘致活動 パネル展等の開催 リニア駅を想定した広域交流拠点の検討 | 実績 8月の総会において「市内への駅誘致」と「駅建設費負担の軽減」等に関する要望書を決議し、8月、11月にJR東海等に対して要望活動を実施 6月にJR東海より本市への駅の設置計画が公表された。 駅建設費については11月にJR東海より全額自己負担する意向が示された 11月に本庁舎でパネル展を実施したほか23年度からはリニアに関する手続きの進展に伴い、南区役所、緑区役所、津久井中央公民館においてもパネル展を実施した。また、周知啓発用のパンフレットも作成した。 広域交流拠点の検討については、都市計画課で進められた。 評価 予定どおり実施した。 | 県や県期成同盟会と連携した駅実現に向けた取り組み パネル展の開催等による周知啓発活動 |
| 2 | 小田急多摩線延伸促進事業[交通政策課] 首都圏南西部の交通ネットワークの充実や利便性の高い公共交通網の形成をめざし、小田急多摩線の延伸に向けた取り組みを進める。 | 事業化検討調査(町田市との共同調査)の実施 延伸検討会組織の拡充 「小田急多摩線の延伸促進に関する連絡会」での調査の実施 市民活動(促進協議会)への支援 | 実績 過年度までの調査結果をもとに、未整理の事柄やより深度化を必要とする事柄等の検討を行った。 検討組織拡充に向けた準備を行った。 意義・必要性、延伸ルート、沿線まちづくり方針等の検討を行った。 市民活動(促進協議会)への支援を行った。 評価 概ね予定どおり実施した。 | 事業化検討調査(町田市との共同調査)の実施 「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」での検討の実施 「小田急多摩線の延伸促進に関する連絡会」での調査の実施 市民活動(促進協議会)への支援 |
| 3 | 国県道整備事業[幹線道路整備課] 周辺都市や地域間相互の交通利便性の向上のため、津久井広域道路などの道路ネットワークの充実を図る。 | 事業進捗率(整備予定工区に対する事業進捗率) 県道52号(相模原町田)既都市計画 決定区間...93.0% 津久井広域道路(城山ICアクセス工区)...58% 津久井広域道路(相原城山工区)...5.3% | 実績 県道52号(相模原町田)既都市計画 決定区間...93.0% 津久井広域道路(城山ICアクセス工区)...58% 津久井広域道路(相原城山工区)...5.3% 評価 概ね予定とおりの整備を実施した。 | 県道52号(相模原町田)既都市計画 決定区間...100% 津久井広域道路(城山ICアクセス工区)...67.3% 津久井広域道路(相原城山工区)...5.3% |
| 4 | | | 実績 評価 | |
| 5 | | | 実績 評価 | |
| 6 | | | 実績 評価 | |
| 7 | | | 実績 評価 | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名[所管課] | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|---------------------------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| 1 | リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業[交通政策課] | 89 | 2,059 | 588 | | |
| 2 | 小田急多摩線延伸促進事業[交通政策課] | 19,767 | 22,691 | 10,098 | | |
| 3 | 国県道整備事業[幹線道路整備課] | - | 1,892,242 | 2,976,975 | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業については、全国新幹線鉄道整備法に基づく手続きが進展し、本市域への駅設置が明らかになったことを受け、リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会として、橋本駅周辺に駅を誘致することを決定した。今後は、用地取得や工事促進への協力をJR東海から求められることから、それらの対応やJR東日本、京王電鉄、各バス事業者との乗り継ぎ利便性の確保等が課題となる。

・小田急多摩線の唐木田駅から上溝駅までの延伸については、相模原市と町田市による「小田急多摩線延伸検討会」において、鉄道事業者等の協力を得ながら延伸に向けた取り組みを進めており、平成21・22年度の町田市との共同調査の結果から、沿線のまちづくり、鉄道サービス水準、財源の確保等に関する検討の深度化や関係者との合意形成が課題であると認識している。また、田名地域を経由し、愛川・厚木方面への延伸については、相模原市、厚木市、愛川町、清川村による「小田急多摩線の延伸促進に関する連絡会」において、延伸に向けた取り組みを進めている段階である。

・国県道整備事業については、「さがみ縦貫道路」の相模原愛川及び相模原インターチェンジの供用開始時期がそれぞれ平成24年度、同26年度と示され、供用開始時期までに接続する県道52号(相模原町田)及び津久井広域道路などの着実な整備が求められている。

【平成23年度の取り組みについての総合評価】

・リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業については、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画の決定など建設に向けた手続きが大きく進展したことに加え、JR東海公表の計画段階環境配慮書において、本市域への駅設置が明らかになるとともに、地元負担とされていた駅建設費についてもJR東海負担になるなど、これまで本市が目指して取り組んできたものが結実した一年となった。また、リニア中央新幹線に対する市民理解の向上は事業を進める上で重要であるため、特に全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定するなど手続きが大きく進展した23年度については、これまで本庁でのみ開催していたパネル展を各区役所で実施したことに加え、市民向けのパンフレットを作成するなど、これまで以上に幅広く周知・啓発活動を実施した。

・小田急多摩線の唐木田駅から上溝駅までの延伸については、平成21・22年度の町田市との共同調査の結果を公表するとともに、早期の事業化に向けて、関係機関や地域での合意形成ができるよう、更なる検討の深度化に取り組んでいくことを両市で確認した。また、田名地域を経由し、愛川・厚木方面への延伸については、意義・必要性、延伸ルート、沿線まちづくり方針等、答申への位置付けに向けて必要な調査を予定どおり実施した。

・国県道整備事業については、県道52号(相模原町田)第1期区間及び津久井広域道路インターチェンジ接続工事区間、東中野橋などの整備を実施した。

施策全体として、2つの成果指標はいずれも測定結果が出ていないものの施策を構成する事務事業については概ね予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業については、駅誘致等を進めてきた本市にとって、23年度は節目の年となったが、引き続き、市内駅の実現に向けて、リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会や神奈川県と連携した取り組みを進める必要がある。また、リニア中央新幹線計画に対する市民理解の向上のため、事業の実施主体であるJR東海に対して、市民目線のわかりやすい説明を求めていく必要がある。

・小田急多摩線の唐木田駅から上溝駅までの延伸については、関係機関との合意形成、事業化に向けて延伸計画の更なる検討の深度化が必要であるため、学識経験者、相模原市、町田市、鉄道事業者等による「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」を設置し、国、都県等の関係者の協力を得ながら概ね2か年をかけて実行可能な計画案を取りまとめる。また、田名地域を経由し、愛川・厚木方面への延伸については、需要予測や事業採算性の検討など、引き続き答申への位置付けに向けて必要な基礎調査を実施する。

・国県道整備事業については、引き続き「さがみ縦貫道路」の相模原愛川及び相模原インターチェンジの供用開始にあわせて接続する県道52号(相模原町田)と津久井広域道路などの整備を計画どおりに実施していく。

1次評価

A

2次評価(総合計画審議会意見)

2次評価

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている
C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの

{

 上記基準に該当する(ア イ ウ)
 上記基準に該当しない

【サブ指標1】

中間(H26): 、最終(H31):

| 指標と説明 | | 成果指標76,77に代わる指標を検討 | | | | | 結果の分析 | |
|-----------|------------|--------------------|-------|-------|-------|----|-------|--|
| 目標設定の考え方 | | | | | | | | |
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | | |
| 目標値(a) | | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | 評価 | | |

A:年度別目標を(上回って)達成
D:年度別の目標の値が60%未満

B:年度別の目標の値を80%以上達成
:今年度は成果指標の測定ができないもの

C:年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

小田急多摩線の延伸等の実現やさがみ縦貫道路の開通に伴う効果を期待するもので、現状これらを測る指標は存在しないことから設定できないものと判断した。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|------------------|---------------------------|---------------|---|----------------------------------|
| 支広え域の的的確交な立通交体系を | 市外への移動(市外からの移動)が便利になっている。 | 1 公共交通網の構築 | 指標76】市内3拠点から市外主要都市駅までの鉄道の所要合計時間の短縮(片道) | リニア中央新幹線建設促進・駅誘致 小田急多摩線延伸促進事業 |
| | | 2 道路ネットワークの形成 | 【指標77】市役所から市内外主要地点までの自動車での合計移動時間の短縮(片道) | 国道道整備事業 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | | |
|---------|----|--------------------------|------------------|-------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 | | |
| 政策の基本方向 | NO | 18 | 都市を支える交通基盤をつくります | 施策所管局 都市建設局 |
| 施策名 | NO | 42 | 地域を支える交通環境の充実 | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|--|
| めざす姿 | 市内の移動がしやすくなっている。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 地域を結ぶ公共交通網の整備 市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。 また、効率的で利便性の高いバス路線網を構築し、市民の日常生活を支えるバス交通の充実と利用の促進を図るとともに、バス路線網を補完するコミュニティバスの導入など、地域にふさわしい交通の実現に向けた取り組みを地域との協働により進めます。</p> <p>2 地域における道路環境の充実 多様な地域活動を支える道路網を整備するとともに、交差点改良や立体交差化などにより、安全で快適な道路環境をつくりまします。 また、狭い道路や通過交通が多い道路及び通学路などでは、拡幅整備などにより、安全性や利便性の確保に努めます。 さらに、駅と主要な公共施設等を結ぶ歩道や自転車道の充実を図るとともに、歩道のバリアフリー化など、誰もが安全で安心して移動できる歩行環境の充実を図ります。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標1】 中間(H26):1,436分、最終(H31):1,429分

| | | | | | | | |
|------------|---|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | [指標78] 市内主要地点間の所要時間合計(片道) 市内での移動のしやすさを見る指標[単位:分] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 今後予定している道路整備や公共交通の整備計画から移動短縮時間を想定し、目標として設定しました。 | | | | | 市内の移動時間については、交通インフラ整備の事業進捗の影響が短期では出難いため5年ごとに調査するものであり、次回の実績は平成26年度を予定している。 | |
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | - |
| 目標値(a) | 1,507 | - | - | - | - | | |
| 実績値(b) | | - | - | - | - | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

【指標2】 中間(H26):60.8%、最終(H31):61.3%

| | | | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | [指標79] 市域面積(国定公園及び水面・河川敷の面積を除く)に対する公共交通カバー率 身近に公共交通の利用環境があるかを見る指標[単位:%] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 新たに想定されるバス路線や乗合タクシー路線などの整備スケジュールをもとに、目標として設定しました。 | | | | | 導入済みのコミュニティバスが運行継続条件を満たしたこと、乗合タクシーが本格運行となったこと及び交通不便地区に新たにバス停を設置したことにより目標を達成している。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | A |
| 目標値(a) | 58.0 | 58.1 | 59.3 | 59.8 | 60.3 | | |
| 実績値(b) | | 58.1 | 59.3 | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 100.0 | 100.0 | | | | |

【指標3】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(b/a) % | | | | | | | |

【指標4】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
 B: 年度別の目標の値を80%以上達成
 C: 年度別の目標の値を60%以上達成
 D: 年度別の目標の値が60%未満
 : 今年度は成果指標の測定ができないもの

[単位:千円]

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|-------------------------------------|
| 事業費 | 4,110,257 | 5,217,389 | 3,425,883 | | | 平成23年度については、市道整備事業の精査に伴い事業費は減少している。 |
| 人件費 | 339,807 | 348,682 | 330,127 | | | |
| 総事業費 | 4,694,057 | 5,792,089 | 3,756,010 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 6,590 | 8,072 | 5,221 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名[所管課名] | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 | |
|---|--|--|----------|---|--|
| | | 事業の概要 | 指標・目標 | | 実績・評価等 |
| 1 | 新しい交通システム推進事業[交通政策課] 市内拠点間の連携を強化するとともに、交通利便性の向上や道路混雑緩和による環境負荷の軽減を図るため、新しい交通システムの導入に向けた検討を進める。 | 事業推進に向けて市民と共通理解を図るための取り組みの実施 公共交通を中心としたまちづくりに向けた取り組みの推進 | 実績 | 事業推進に向けて市民と共通理解を図るため、地域、企業等との話し合いを実施 公共交通を中心としたまちづくりに向けて、早期対応策、ソフト施策など、公共交通活性化施策を検討 | 事業推進に向けて市民と共通理解を図るための取り組みの推進 交通課題の改善に向けて短期施策の推進 |
| | | | 評価 | 予定どおり実施。今後、さらに共通理解を図る必要がある。 予定どおり実施。 | |
| 2 | 公共交通網の整備促進[交通政策課] 効率的で利便性の高いバス路線網を構築し、市民の日常生活を支えるバス交通の充実と利用の促進を図るとともに、地域との協働により、バス路線網を補完するコミュニティバスや乗合タクシーの導入など、地域にふさわしい交通を実現する。 | 内郷地区乗合タクシーの本格運行による公共交通圏域の拡大(1km拡大) コミュニティバス、乗合タクシーの新規地区等への導入に向けた取り組み(3地区) バス交通基本計画の策定による各主体の認識の共有化 | 実績 | 内郷地区で乗合タクシーを本格運行し、公共交通圏域を1km拡大 大野北地区でコミュニティバス導入に向け運行計画を策定 バス交通基本計画を策定し、各主体の認識を共有化 | バス交通基本計画の策定によるバス路線網の整備によるバス交通の利便性向上 大野北地区コミュニティバス実証運行に向けた取り組み コミュニティバス、乗合タクシーの新規地区等への導入に向けた取り組み(2地区) |
| | | | 評価 | 予定どおり実施 1地区のみ取り組みが進展、2地区は制度の周知を実施 予定どおり実施 | |
| 3 | 市道整備事業[幹線道路整備課・市道整備課] 交差点改良や立体交差化を進めるとともに、狭あい道路等の拡幅整備により、安全で快適な道路環境を創出する。 | 都市計画道路分整備箇所 5箇所 市道分整備箇所 18箇所 | 実績 | 都市計画道路分 4箇所の整備 市道分 16箇所の整備 | 都市計画道路分 整備箇所 3箇所 市道分整備箇所 12箇所 |
| | | | 評価 | 概ね予定とおりの整備を実施した。 | |
| 4 | 市道整備事業(狭あい・寄付道路関連)[道路補修課] 狭あい道路などの整備を進めることにより、身近な生活道路環境の改善と防災機能や安全性の向上を目指す。 | 寄附行為を踏まえた整備推進 | 実績 | 舗装整備56箇所 | 寄附行為を踏まえた整備推進 |
| | | | 評価 | 後退義務のある後退用地を、市が寄附を受けて道路敷地として整備した。 | |
| 5 | 橋りょう長寿命化修繕計画の策定及び実施[道路補修課] 老朽化する市内の橋梁について、長寿命化修繕計画を策定し、予防的、計画的な修繕を実施する。 | 計画の策定 | 実績 | 計画の策定 | 橋りょう点検実施: 127橋 橋りょう修繕箇所:4橋 |
| | | | 評価 | 予定どおり実施 | |
| 6 | | | 実績 評価 | | |
| 7 | | | 実績 評価 | | |
| 8 | | | 実績 評価 | | |
| 9 | | | 実績 評価 | | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

[単位:千円]

| 番号 | 事業名[所管課] | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|
| 1 | 新しい交通システム推進事業[交通政策課] | 12,468 | 4,926 | 1,482 | | |
| 2 | 公共交通網の整備促進[交通政策課] | 161,384 | 142,662 | 138,128 | | |
| 3 | 市道整備事業[幹線道路整備課・市道整備課] | 3,445,290 | 4,692,969 | 3,003,852 | | |
| 4 | 市道整備事業(狭あい・寄付道路関連)[道路補修課] | 452,950 | 347,804 | 266,630 | | |
| 5 | 橋りょう長寿命化修繕計画の策定及び実施[道路補修課] | 38,165 | 29,028 | 15,791 | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・新しい交通システム推進事業については、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実及び南部地域の交通課題の改善に向けて、市民との合意形成を図りながら早期改善策を実施する必要がある。

・公共交通網の整備促進については、市民の日常生活を支えるバス交通の充実と利用の促進を図るため、交通不便地区においてコミュニティバスの新規導入を進める必要がある。現在、地域住民との検討を進めている大野北地区において、運行計画案を策定し、平成24年度に実証運行に向けた合意形成を図る。

・市道整備事業については、市内各所の慢性的な渋滞が発生している道路や交差点の改良などボトルネックとなっている箇所の早期解消が求められているが、限られた予算の中で、より効果的、効率的な事業実施が求められている。また、安全で快適な道路環境を実現するためには地域からの要望等と整備計画の整合を図りつつ、早期に整備効果が発現するよう事業を推進する必要がある。

・市内の橋りょう627橋のうち建設後50年を超える高齢化橋りょうは今後20年で半数以上となる。加えて政令市移行により県から長大橋の管理が移譲されており、今後、架け替え等大規模修繕に膨大な費用がかかる懸念があることから、計画的な予防保全的維持管理に転換し、適正な管理を行うことで、施設の延命化を図るとともに費用の抑制や標準化を図る必要がある。

【平成23年度の取組についての総合評価】

・新しい交通システム推進事業については、導入に向けて地域や関係者へのヒアリング、麻溝台地区の大学や企業との懇談や区民会議での意見交換等を行いながら、早期改善策等について調査検討を実施した。

・公共交通網の整備促進については、過去に事業者から撤退の申し出があったバス路線に、公費を投入することで既存のバス路線を維持確保したこと、緑区大沢地区に導入済みのコミュニティバスが運行継続条件を満たしたこと、緑区内郷地区で乗合タクシーが本格運行したこと及び古淵駅から女子美術大学へ向かう路線沿いの交通不便地区に新たなバス停を設置したことにより目標を達成した。

・市道整備事業については、交差点改良事業及び都市計画道路相原宮下線のJR横浜線立体交差事業について概ね計画どおり進捗している。また、その他の目標に掲げた路線についても概ね予定どおり整備を実施することができた。関係機関長の協議等により年度中に完成しなかった路線についても、早期完成を目指し事業に取り組んでおり、多様な地域活動を支える道路網の整備に貢献できた。

・橋りょう長寿命化修繕計画の策定及び実施については、平成20年度から計画策定のための点検を実施するなどし、年度内に橋りょう長寿命化修繕計画を取りまとめ、10月1日には市ホームページにて点検結果及び計画内容について公表を行った。

施策全体として、2つの成果指標のうち、1つの指標は目標値を達成し、もう一方は測定結果が出ていないものの施策を構成する事務事業については概ね予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・新しい交通システムの導入に向けて、今後、市民との共通理解を図るため、学識経験者や地域、関係者などで構成する検討組織等において検討を進める。

・公共交通網の整備促進については、大野北地区コミュニティバスの実証運行及び乗合タクシーの新規地区への導入検討を行う。

・市道整備事業については、交差点改良事業及び都市計画道路相原宮下線のJR横浜線立体交差事業を計画どおりの実施に努めていくとともに、地域等からの要望・意見を伺いつつ、引き続き新道路整備計画に基づく市道整備事業の着実な推進を図る。

・橋りょう長寿命化修繕計画の実施については、定期点検や修繕工事の結果により、劣化予測が変化していくものであることから、計画に基づき5年毎に定期点検を実施していくこととし、合わせて定期的な修繕により橋りょうの寿命を100年にすることを目標とする。また、修繕に必要となる劣化予測のためのデータが少ないため今後は点検を重ね計画の精度を高めることや長大橋や特殊な橋りょうが多くなっていることから専門知識を有した職員の育成も積極的に実施したい。

・狭あい・寄付道路関連事業については、本制度のさらなる周知に努め、引き続き生活道路環境の改善に努める。

1次評価

A

2次評価(総合計画審議会意見)

2次評価

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている
C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標（サブ指標）

サブ指標の設定基準（次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。）

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの

{

 上記基準に該当する（ア イ ウ）
 上記基準に該当しない

【サブ指標1】

中間（H26）： 、最終（H31）：

| 指標と説明 | 成果指標78に代わる指標を検討 | | | | | 結果の分析 | |
|------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 基準値（H21年度） | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A: 年度別目標を（上回って）達成
D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】（ 上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入）

市内の移動に大きく影響する交通施策は、幹線道路の整備やボトルネック箇所（交差点等）の解消であり、これらの整備、改良には時間を要し単年度の社会的効果を示すことが難しい。また、道路交通の円滑化を測るには、道路交通センサによる混雑度や旅行速度があるが、調査が5年間隔で、現時点において平成22年度調査の結果も開示されていないことから指標の設定は困難であると判断した。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

総合都市交通計画策定委員会から、新しい交通システムの整備推進については、どのように市民理解を得るかが重要ポイントであると意見をいただいていることから、今後、学識経験者や地域、関係者などで構成する検討組織等において検討を進める予定である。

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

各区役所や教育委員会等とともに、地域・学校から要望された道路環境についての課題を検討・整理しており、地域に密着して課題解決に取り組んでいる。

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|---------------------------|------------------|-----------------|--|---|
| 地域を 通環境を 支える 充実交 | 市内の移動がしやすくなっている。 | 1 地域を結ぶ公共交通網の整備 | 【指標79】市域面積（国定公園及び水面・河川敷の面積を除く）に対する公共交通カバー率 | 新しい交通システム推進事業 公共交通網の整備促進 |
| | | 2 地域における道路環境の充実 | 【指標78】市内主要地点間の所要時間合計（片道） | 市道整備事業 市道整備事業（狭あい・寄付道路関連） 橋りょう長寿命化修繕計画の策定及び実施 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | | |
|---------|----|--------------------------|-------------------|-------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 | | |
| 政策の基本方向 | NO | 18 | 都市を支える交通基盤をつくります | 施策所管局 都市建設局 |
| 施策名 | NO | 43 | 公共交通を中心とする交通体系の確立 | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | | | | |
|---------|--|--|--|--|
| めざす姿 | 移動手段として公共交通を利用する市民が増えている。 | | | |
| 取り組みの方向 | 1 公共交通を基幹とした交通基盤の整備 公共交通への利用転換を促進するため、バス路線や自転車道のネットワーク化、駅前広場の整備などによる乗り換え利便性の向上を図り、公共交通を基幹とした多様な交通の連携を進めます。 また、鉄道の運行本数の増加や鉄道路線の相互乗り入れの促進、バス総合案内システムやバスターミナルの整備など、公共交通の利便性の向上を図ります。 2 交通需要マネジメント(TDM)の取り組み 道路の渋滞を緩和するために、パークアンドバスライドや共同通勤バスの導入などについて、重点的に取り組む地区を定め、施策を展開します。 また、自家用車から公共交通への自発的な転換を促進するため、交通に関する学習の機会を設けるなど、意識啓発の取り組みを進めます。 3 自転車対策の推進 既存自転車駐車場の有効活用や駐車施設の整備促進を図るとともに、効果的な放置自転車対策と自転車の適正利用を促進します。 | | | |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標 1】

中間(H26):58.8%、最終(H31):60.7%

| | | | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | [指標80]人口規模に対する公共交通の利用割合 公共交通を利用する市民の状況を見る指標【単位：%】 | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 市の将来交通計画における公共交通機関の交通量推計値から目標として設定しました。 | | | | | 交通施策は効果が短期に出難いため、単年度の目標設定なし。平成22年度鉄道輸送統計によれば旅客輸送は前年比0.2%減であり、平成22年6月から約1年間実施した高速無料化や東日本大震災による運航制約が市民の意識に少なからず影響を与えた。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | 56.9 | 56.9 | 56.9 | 56.9 | 56.9 | | |
| 実績値(b) | | 56.7 | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 99.6 | | | | | |
| | | | | | | 評価 | - |

【指標 2】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

【指標 3】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(b/a) % | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

【指標 4】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

[単位:千円]

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|---------|---------|---------|-------|-------|---|
| 事業費 | 462,784 | 215,451 | 52,995 | | | 当該年度はバスターミナル施設改修事業を実施しなかったため、施設改修を行った前年度よりも総事業費が減少した。 |
| 人件費 | 39,485 | 54,450 | 50,190 | | | |
| 総事業費 | 571,204 | 326,286 | 103,185 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 802 | 455 | 143 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名[所管課名] | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 | |
|---|---|---|----------|--|---|
| | | 事業の概要 | 指標・目標 | | 実績・評価等 |
| 1 | 交通需要マネジメント推進事業[交通政策課] 道路の渋滞を緩和するために、パークアンドバスライドや共同通勤バスの導入などについて重点的に取り組む地区を定め施策を展開するとともに、自家用車から公共交通への自発的な転換を促進するため、交通に関する学習の機会を設けるなど、意識啓発の取り組みを進める。 | 橋本地区TDM交通社会実験の実施及び結果検証 モビリティマネジメントの実施及び結果検証 橋本地区TDM基本計画の策定 | 実績 | 橋本地区TDM交通社会実験の実施(H23.10.17~10.28)及び結果検証 モビリティマネジメントの実施(9月、10月、11月)及び結果検証 実験結果等を踏まえ、計画(案)の策定 | 進行管理体制の確立及び進行管理の実施 橋本地区TDM推進計画の推進 モビリティマネジメントの実施及び結果検証 |
| | | | 評価 | 当初6月の実施予定を震災の影響で10月に延期したが、実験内容は予定通り実施。駅へのアクセス性の向上、マイカー送迎、通過交通の減少等を確認。 予定どおり実施。マイカー送迎の抑制、施策周知等の効果を確認。 概ね予定どおり計画(案)を策定し、今後、庁議に諮り、計画を策定予定。 | |
| 2 | 公共交通利用促進事業[交通政策課] 道路混雑の解消や環境負荷の低減を図るとともに、公共交通の利便性を向上させ、公共交通への利用転換を促進する。 | 地域からの要望をとりまとめ交通事業者に対し要望活動を実施 バス停留所上屋・ベンチ各1箇所設置、ノンステップバス1台導入、バスターミナル用地100%取得 相模線複線化の促進のための啓発活動、要望活動、調査研究活動の実施 鉄道輸送力増強等の促進活動 | 実績 | 地域からの要望をとりまとめ交通事業者に対し要望活動を実施 バス停留所上屋・ベンチ各1箇所設置、ノンステップバス1台導入、バスターミナル用地残り2地権者のうち1地権者と契約 沿線ハイキング(10/15)、スタンプラリー(9/28~11/30)、記念講演会(11/13)、要望活動(8/3)、相模線活性化検討調査の実施 促進活動の実施 | 地域からの要望をとりまとめ交通事業者に対し要望活動を実施 バス停留所上屋・ベンチ各2箇所設置、ノンステップバス1台導入、バスターミナル用地100%取得及び市道付替え工事の実施 相模線複線化の促進のための啓発活動、要望活動、調査研究活動の実施 鉄道輸送力増強等の促進活動 |
| | | | 評価 | 予定通り実施 バス停留所上屋・ベンチ設置及びノンステップバス導入は目標に対して100%達成、バスターミナル用地は目標に対して82%達成 予定通り実施 予定通り実施 | |
| 3 | 自転車利用環境の整備[都市整備課] 自転車駐車場の整備や施設改修、社会実験としてのレンタサイクル事業の実施など、自転車利用者の利便性の向上と自転車の利用促進を図るための環境づくりを進める | 自転車対策基本計画の策定 | 実績 | 自転車対策基本計画策定委員会を5回開催し、計画策定を行った。 | 自転車対策基本計画に基づく事業の実施 谷口南口自転車駐車場のラック修繕 |
| | | | 評価 | 予定どおり実施 | |
| 4 | | | 実績 評価 | | |
| 5 | | | 実績 評価 | | |
| 6 | | | 実績 評価 | | |
| 7 | | | 実績 評価 | | |
| 8 | | | 実績 評価 | | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

[単位:千円]

| 番号 | 事業名[所管課] | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|-----------------------|---------|---------|--------|-------|-------|
| 1 | 交通需要マネジメント推進事業[交通政策課] | 1,062 | 825 | 33,567 | | |
| 2 | 公共交通利用促進事業[交通政策課] | 349,776 | 156,751 | 5,930 | | |
| 3 | 自転車利用環境の整備[都市整備課] | 111,946 | 57,875 | 13,498 | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

- ・慢性的な交通渋滞の改善には幹線道路等の更なる整備が必要であるが、限られた予算の中で短期間にそれらの整備を行うことは難しいことから、TDM(交通需要マネジメント)施策を推進し、ソフト施策と軽微な道路改良等による改善を図る必要がある。特に橋本地区(橋本駅南口周辺地区)は交通渋滞の緩和や駅利用者等の安全確保のため早急な対策が必要となっている。
- ・公共交通利用促進事業のノンステップバス導入について、平成22年度に国が目標導入率を30%から70%へ引き上げているが、現在の相模原市内の導入率は17%にとどまっていることから、平成23年度に策定した相模原市バス交通基本計画においては、平成32年度までに導入率を30%を目標としている。この目標を達成するためには、平成26年度以降毎年6台以上の導入が必要となる。
- ・公共交通利便性向上のため、鉄道やバスの運行本数の増加や鉄道路線の相互乗り入れの促進等を交通事業者に対して要望しているが、公共交通中心の交通体系の確立には更なる利便性の向上が必要である。
- ・自転車の利用促進、利用者のマナー向上、利用環境の充実等を図るとともに、自転車の放置防止対策等を推進する必要がある。

【平成23年度の取組についての総合評価】

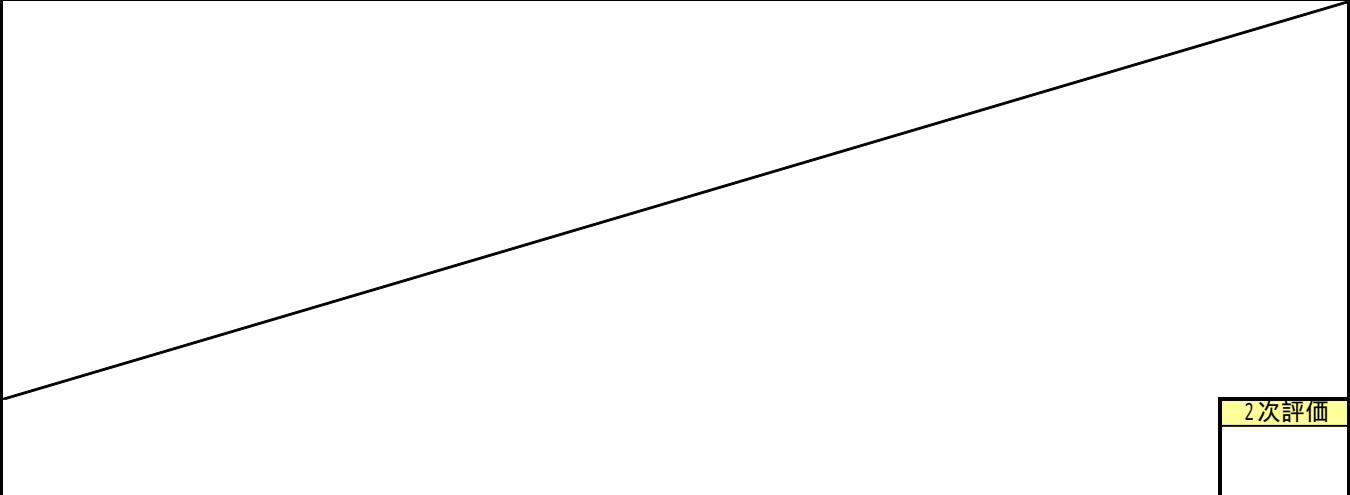
- ・推進するTDM施策の選定にあたっては、地域、学識経験者、交通管理者、バス事業者等で構成する委員会等で検討を進め、平成23年10月に、交通規制や自転車レーンの設置、駅前広場のレイアウト変更などとモビリティ・マネジメントを組み合わせながら、交通社会実験を実施した結果、バス所要時間の短縮、交通渋滞の改善、自動車からの移動手段の転換、駅周辺の通過交通の減少等から得られた成果を踏まえ、橋本駅周辺地区における推進計画を検討した。
 - ・バス停留所上屋・ベンチの設置、ノンステップバスの導入については予定どおり実施しバス利用者の利便性の向上に寄与することができた。また、バスターミナル用地については、平成23年度中に100%取得はできなかったものの、残る1地権者とは平成24年度中に契約する。
 - ・神奈川県鉄道輸送力増強促進会議及び市公共交通整備促進協議会を通じて鉄道やバスの運行本数の増加や鉄道路線の相互乗り入れの促進等を交通事業者に対し要望を行った結果、JR横浜線で4本、京王相模原線で4本増発されるなど鉄道利用者の利便性の向上に寄与することができた。
 - ・自転車対策基本計画の策定については、学識関係者や関係機関、公募市民などで構成する策定委員会を平成23年度は5回開催し、アンケート調査結果等を踏まえた課題の整理や、素案の検討などを行い、平成24年3月に計画を策定した。
 - ・相模大野駅西側地区の市街地再開発事業に伴い、平成23年10月に、相模大野駅西側自転車駐車場を供用開始し、多様な駐車需要に対応するための駐輪スペースを確保し、また、市内各駅周辺の放置自転車については、放置防止の指導・啓発、放置自転車の移動などの対策に積極的に取り組んだ結果、前年度よりも台数が減少した。
- 施策全体として、成果指標は測定結果が出ていないものの、サブ指標2つを設定し、いずれも目標値を達成している。また、施策を構成する事務事業については概ね予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

- ・平成24年4月に策定した「橋本地区TDM推進計画」については、市民や交通事業者の協力を得ながら着実に施策を推進し、円滑な交通の確保を図る。
- ・公共交通の利便向上については、交通事業者への要望を継続していくほか、相模原市バス交通基本計画におけるノンステップバス導入率の目標を達成するため各年度の補助台数増加を図る。また、相模線複線化等促進期成同盟会においては、ハイキング等の普及啓発活動による利用者の意識醸成や相模線活性化検討調査による交通改善方策の検討を実施する。
- ・自転車対策基本計画の推進については、庁内における推進体制のほか、市・地域・関係機関(警察・交通安全関係団体・交通事業者・学校等)が情報や課題等の共有化を図り、連携・協働して進めることが必要であるため、相互間の連携がスムーズに行える仕組みを検討する必要がある。

1次評価
A

2次評価(総合計画審議会意見)



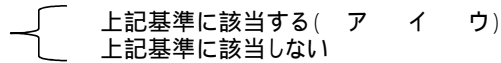
2次評価

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要
C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの



【サブ指標1】 自転車利用環境の整備に係る指標

中間(H26):925、最終(H33):712

| 指標と説明 | | 結果の分析 | | | | |
|------------|-------------------------------------|---|-------|-------|-------|------|
| 指標と説明 | 放置自転車等の台数 | 自転車対策基本計画における成果指標が平成23年度を基準値としているため、本年度は達成率による分析はできないが、前年度と比べ大幅に減少しており、年度別目標を達成できたに等しい評価ができる。 | | | | |
| 目標設定の考え方 | 平成23年度における1,017台を平成33年度までに30%減少させる。 | | | | | |
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | |
| 目標値(a) | | - | 1,017 | 986 | 955 | |
| 実績値(b) | | 1,233 | 1,017 | | | |
| 達成率(a/b) % | | - | 100.0 | | | 評価 A |

A:年度別目標を(上回って)達成
D:年度別の目標の値が60%未満

B:年度別の目標の値を80%以上達成
:今年度は成果指標の測定ができないもの

C:年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

施策の目的である「移動手段として公共交通を利用する市民が増えている。」ことを確認するためには、公共交通利用者数に着眼することが必須であるため、サブ指標として公共交通利用者数の推移をモニタリングする指標を検討した。しかしながら、各交通事業者が集計する都合上、当該進行管理時点(8月)では前年度の実績値が把握できないためサブ指標の設置を断念した。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

(自転車対策基本計画策定委員会意見)

市内における自転車関係の交通事故件数は増加傾向にあり、自転車利用者の交通ルール違反やマナー不足など、危険な状況が日常化している。また、一部の地域では自転車駐車が飽和状態にあることや放置自転車等が多いことなど、様々な問題が顕在化している。

このため、歩行者・自転車が安全に安心して通行できる空間の確保と交通ルール・マナー向上のための取り組みが本市にとって喫緊の課題となっており、早期に対策を講じていく必要がある。

(市の対応)

自転車利用者への交通ルールやマナー遵守の周知・啓発と自転車通行環境の整備を重点に、これまで取り組んできた自転車駐車場の整備や駅周辺等における放置防止対策などを拡充・強化し、自転車利用の更なる促進を図っていくことなど、総合的な自転車対策を推進する。

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

・交通需要マネジメント推進事業について、進行管理を行いながら着実に施策を推進するため、平成24年度より、関係者による体制を組織し、運営する予定である。

・大型商業店舗前における歩道上の自転車駐車について、道路管理者である道路管理課や商業関係を担当する商業観光課とも連携し、適切な自転車等駐車に向けた指導を行う。

・自転車等の盗難防止に向け、生活安全課、各区役所地域政策課とともに、警察署等も連携し、周知を行う。

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|----------------|---------------------------|------------------------|-------------------------|----------------|
| 公共交通体系を中心とする交通 | 移動手段として公共交通を利用する市民が増えている。 | 1 公共交通を基幹とした交通基盤の整備 | 【指標80】人口規模に対する公共交通の利用割合 | 公共交通利用促進事業 |
| | | 2 交通需要マネジメント(TDM)の取り組み | | 交通需要マネジメント推進事業 |
| | | 3 自転車対策の推進 | 【サブ指標1】放置自転車等の台数 | 自転車利用環境の整備 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | |
|---------|----|----|--------------------------|
| 基本目標 | NO | | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 |
| 政策の基本方向 | NO | 19 | 魅力ある景観やゆとりある住環境の形成を図ります |
| 施策名 | NO | 44 | 魅力ある景観の保全と創造 |
| | | | 施策所管局 都市建設局 |
| | | | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|---|
| めざす姿 | 魅力ある景観が形成されている。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 地域特性を生かした景観の形成 特徴のある景観が形成された地域やそれぞれの地域を特徴づける骨格的要素を生かし、個性を高める景観づくりを進めていくとともに、地域の顔となる景観拠点や地域をネットワークする景観軸などの形成を進めます。</p> <p>2 身近な景観の形成 土地利用などによるまとまりのある景観や地域の個性を生かした景観の形成を進めるとともに、自然やまちなみと調和した色彩景観や秩序ある広告物の掲出による景観の形成を進めます。</p> <p>3 心を豊かにする景観の形成 歴史や文化を生かした景観や生態系に配慮した環境にやさしい景観の形成を進めるとともに、眺望の場の保全、整備など、人々の心を豊かにする景観にふれあうことのできる場の創出を進めます。</p> <p>4 市民とともに進める景観の形成 市民と行政が景観形成の目的や意識を共有するとともに、景観づくりへの関心を高めるための普及啓発を進めます。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標1】

中間(H26) : 75.0%、最終(H31) : 80.0%

| | | | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | 【指標81】市街地の景観が良好に保たれていると感じる市民の割合 市街地における景観が良好であるかを見る指標【単位：％】 | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 市民アンケート調査で市街地の景観について「満足」、「どちらかといえば満足」、「ふつう」と回答した人を、さらに約10%増加させることを目標として設定しました。 | | | | | 多くの人が集まる大規模建築物等については、景観上影響が大きく、また、建築等の際、景観計画に基づく届出等を行い、外壁色彩、接道緑化の基準が適用されることに伴い、市街地の良好な景観形成に寄与することから、市街地の景観の印象が少しずつアップしたものと考えられる。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | 72.6 | 73.4 | 73.8 | 74.2 | 74.6 | | |
| 実績値(b) | | 72.5 | 75.4 | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 98.8 | 102.2 | | | | |
| | | | | | | 評価 | A |

【指標2】

中間(H26) : 90.0%、最終(H31) : 90.0%

| | | | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|---|---|
| 指標と説明 | 【指標82】自然的な景観が良好に保たれていると感じる市民の割合 自然的景観が良好であるかを見る指標【単位：％】 | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 基準値がすでに90%近くに達していることから、今後もこの水準を維持していくことを目標として設定しました。 | | | | | 旧津久井4町との合併を機に、年を追うごとに都市住民が山や湖をはじめとする自然景観をより身近に感じるようになってきたことから、高い水準を維持できていると考えられる。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | 87.7 | 87.7 | 87.7 | 87.7 | 87.7 | | |
| 実績値(b) | | 88.1 | 92.0 | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 100.5 | 104.9 | | | | |
| | | | | | | 評価 | A |

【指標3】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(b/a) % | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

【指標4】

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

A : 年度別目標を上(回って)達成
D : 年度別の目標の値が60%未満

B : 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C : 年度別の目標の値を60%以上達成

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|--|
| 事業費 | 4,156 | 3,890 | 8,541 | | | 都市デザインについて、「公共施設サイン整備指針策定委託」により増加した。 また、屋外広告物について、未申請物件の指導開始に伴い、再任用職員2名の配置等により増加した。 |
| 人件費 | 29,800 | 29,040 | 34,940 | | | |
| 総事業費 | 37,516 | 36,730 | 43,481 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 53 | 51 | 60 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名[所管課名] | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 |
|----|--|---|--|--|
| | | 指標・目標 | 実績・評価等 | |
| 1 | 都市デザイン推進事業 [街づくり支援課] 相模原らしい景観の形成を進めるため、市民、事業者及び市が共に、様々な景観資源について「まもる」、「いかす・そだてる」、「つくる」ことにより、魅力ある景観の形成を進める。 | 景観資源の指定を行う。 景観形成重点地区等の指定に向け、協議会を設置する。 | 実績 景観資源の指定なし 協議会に代わる団体として、藤野地区まちづくり会議(環境保全専門部会)と連携を始めた。 評価 指定には至らなかったが、景観重要建造物、景観重要樹木の指定に向けて着実に手続きを進めた。 また、協議会設置については予定どおり藤野地区において設置することができた。 | 景観形成重点地区、景観重要建造物等の景観資源 2カ所指定 開発に伴う接道緑化の延長距離 600メートル |
| 2 | 屋外広告物適正化推進事業 [街づくり支援課] 良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために、屋外広告物の表示及び屋外広告物を掲出する物件の設置並びにこれらの維持の適正化を図る。 | 屋外広告物の登録制度を導入する。 屋外広告物の新規許可申請率を10%アップさせる。 201件 (対前年+19件) | 実績 予定どおり登録制を導入した。 新規許可申請件数282件で、約55%アップした。 評価 屋外広告物の登録制の導入及び未申請物件の積極的な違反是正指導により予定以上の申請率アップとなった。 | 屋外広告物の新規許可申請率 平成22年度比10%アップ(概ね200件) |
| 3 | | | 実績 評価 | |
| 4 | | | 実績 評価 | |
| 5 | | | 実績 評価 | |
| 6 | | | 実績 評価 | |
| 7 | | | 実績 評価 | |
| 8 | | | 実績 評価 | |
| 9 | | | 実績 評価 | |
| 10 | | | 実績 評価 | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名[所管課] | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | 都市デザイン推進事業 [街づくり支援課] | 3,746 | 3,473 | 5,346 | | |
| 2 | 屋外広告物適正化推進事業 [街づくり支援課] | 410 | 417 | 3,195 | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・魅力ある景観形成を推進するためには、山々のみどりを始めとする豊かな自然環境や歴史・文化的な資源を生かすとともに、魅力ある商業地形成の取組や、工業地や身近な住宅地などの良好な景観の形成に継続的に取り組んでいくことが大切であり、景観に関する市民意識の高揚や満足度をアップするためには、多くの市民に景観を身近なものとして理解してもらうことが重要である。

・多くの人が集まる大規模建築物等については、景観上影響が大きく、市街地景観の印象に直接関係することから、建築等の際、デザインや色彩を規制・誘導することが重要となる。

・屋外広告物の掲出は、視覚的に景観上重要な要素となるので、適正化を推進するため未申請広告物の掲出者への申請指導が重要であり、屋外広告業の登録制導入により、不良業者の指導及び優良業者の育成を図る必要がある。

【平成23年度の取組についての総合評価】

・指標81については、多くの人が集まる大規模建築物等については、景観上影響が大きく、また、建築等の際、景観計画に基づく届出等を行い、外壁色彩や道路と接する敷地緑化の基準が適用されることに伴い、市街地の良好な景観形成に寄与することから、市街地の景観の印象が少しずつアップしたものと考えられる。

・指標82については、旧津久井4町との合併を機に、年を追うごとに都市住民が山や湖をはじめとする自然景観をより身近に感じるようになってきたことから、高い水準を維持できていると考えられる。

・施策を構成する事業である「都市デザイン推進事業」については、「景観資源の指定」には至らなかったが、次年度の指定に向け、担当者会議の開催など着実に手続きを進め、「景観形成重点地区等の指定に向けた協議会」は予定どおり藤野地区まちづくり会議(環境保全専門部会)と連携を始めた。

・施策を構成する事業である「屋外広告物適正化推進事業」については、再任用職員2名を配置し、未申請広告物の調査・指導を開始した。また、県内5県市で足並みを揃え、平成23年10月に屋外広告業の登録制度を導入した。

2つの成果指標とも目標値に達し、施策を構成する事務事業は予定どおり実施されていることから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・景観形成重点地区、景観重要建造物・樹木の指定などの具体的な取り組みを進めることは、景観に関する市民意識の高揚や満足度アップなどに繋がると考えられることから、これらの指定に向け、地域での説明会や勉強会などを重ね、地権者、所有者、地元の合意形成などを行い取り組みを進めていく。

・魅力ある景観は、豊かな自然環境、歴史・文化的な資源、魅力ある商業地形成、工業地や身近な住宅地など多様であるので、関係する市民やまちづくり団体などの多様な主体と横断的な取り組みを推進する。

・屋外広告物については、条例(許可制度)の認知度が低いと思われるため、商工会議所等を通じた広告主向けチラシ配布等の周知啓発を積極的に進めていく。また、未申請広告物の調査・指導については、道路管理者等との連携を図り、より効率的・効果的な手法を模索しながら進めていく。

・より総合的なまちづくりを実践するため、部局内・部局間に留まらない横断的な取り組みを推進する。また、具体的な景観形成への取り組みを進めるため、市民、団体、大学などと連携強化に努める。

1次評価

A

2次評価(総合計画審議会意見)

【施策推進に対する意見】

・景観を守るだけでなく、少しでも良くしていくという意識が大切である。そのためには、現状をよく分析し、課題を見つめ直し、どのような視点で施策を推進していくのかを再確認し、全庁的共通認識に基づき施策を推進されたい。

・相模原の個性を具体化するものの一つとして、景観は重要な要素である。住民も誇りに思え、また、市外からの来訪者にも誇れる景観にするために何を進めるべきかを具体的に記載するとともに、成果指標も検討されたい。

【改善すべき点】

・景観、町並みが整っているということは、いくつかの要素が関係する。様々な施策の統合があって、景観の形成につながるという面があることから、他の部局との連携により総合的な展開をされたい。

2次評価

A

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている

B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要

C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの

{

 上記基準に該当する(ア イ ウ)
 上記基準に該当しない

【サブ指標1】

中間(H26): 、最終(H31):

| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | | | | | | | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | 評価 | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|--------------|-----------------|------------------|--|--------------|
| 魅力ある景観の保全と創造 | 魅力ある景観が形成されている。 | 1 地域特性を生かした景観の形成 | 【指標81】市街地の景観が良好に保たれていると感ずる市民の割合 【指標82】自然的な景観が良好に保たれていると感ずる市民の割合 | 都市デザイン推進事業 |
| | | 2 身近な景観の形成 | | 屋外広告物適正化推進事業 |
| | | 3 心を豊かにする景観の形成 | | 都市デザイン推進事業 |
| | | 4 市民とともに進める景観の形成 | | 都市デザイン推進事業 |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | |
|---------|----|----|--------------------------|
| 基本目標 | NO | | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 |
| 政策の基本方向 | NO | 19 | 魅力ある景観やゆとりある住環境の形成を図ります |
| 施策名 | NO | 45 | 安全で快適な住環境の形成 |
| | | | 施策所管局 都市建設局 |
| | | | 局・区長名 石川 敏美 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|---|
| めざす姿 | 安全で快適な住環境が形成されている。 |
| 取り組みの方向 | <p>1 良好な住環境の形成 様々な世帯が、良好な住環境のもとでゆとりある生活を送るため、民間住宅の供給誘導や公的賃貸住宅の供給・改善など、良質な住宅ストックの形成を図るとともに、魅力的な景観の形成や市民との連携による地区計画や建築協定に向けたまちづくり活動の支援を進めます。 また、グリーンエネルギーの利用や、長期優良住宅、ヒートアイランド対策など、環境にやさしい住まい・まちづくりを進めます。</p> <p>2 安心して暮らせる住環境の形成 高齢者や障害者及び住宅に困窮する世帯など、誰もが自立し安心して暮らせる住環境を創出するため、市営住宅の供給と適切な維持・改善や福祉施策と連携した安心できる居住の確保及びバリアフリーのまちづくりを進めます。 また、建築物の耐震化を促進するなど、災害に強いまちづくりを進めるとともに、防犯性の向上や健康被害の防止に向けた安全な住環境の形成を図ります。</p> <p>3 地域特性を生かした住環境の形成 自然環境に恵まれたゆとりある郊外居住、生活利便性を重視したまちなか居住や空き家対策を進めるなど、地域の実情に即した住宅施策や地域の特性を生かした住まい・住環境づくりを推進します。 また、住宅情報のネットワーク化や分譲マンションの管理・再生の充実及び支援を図り、市民を主役とし地域で支えあう住まい・まちづくりを進めます。</p> |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

[指標 1] 中間(H26):56地区、最終(H31):62地区

| | | | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | 【指標83】住環境のルールを定めている地区の数 良好な住環境が形成されている状況を見る指標【単位：地区】 | | | | | 結果の分析 市民等への周知、啓発および地区計画等の実現を目指して活動している街づくり団体への支援をおこなった。 しかし、平成23年度に予定していた1地区について、地権者の合意形成に時間を要することになり、実現に至らなかった。 | |
| 目標設定の考え方 | 地区計画、建築協定及び地区街づくり協定が過去5年間に決定、認可、締結された実績が5地区であったことから、中間目標、最終目標ともに実績に加えて1件ずつ増加させることを目標として設定しました。 | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | | |
| 実績値(b) | | 52 | 52 | | | | |
| 達成率(a/b) % | | 102.0 | 100.0 | | | 評価 | A |

[指標 2] 中間(H26): -、最終(H31): -

| | | | | | | | |
|------------|---|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | 【指標84】住宅の耐震化率 地震に対する住宅の安全性を見る指標【単位：%】 | | | | | 結果の分析 住宅の耐震化率については、「相模原市耐震改修促進計画」の見直しと共に平成27年度に算出する予定 | |
| 目標設定の考え方 | 「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく住宅等の耐震化の目標が平成27年度に9割とされていることから、同様の目標として設定しました。なお、平成28年度以降の数値については、今後の実績及び国等の動向を踏まえて設定することとします。 | | | | | | |
| | 基準値(H18年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | 72.7 | - | - | - | - | | |
| 実績値(b) | | - | - | - | - | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | 評価 | - |

[指標 3]

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | 評価 | |

[指標 4]

| | | | | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | 評価 | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
B: 年度別の目標の値を80%以上達成
C: 年度別の目標の値を60%以上達成
D: 年度別の目標の値が60%未満
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|-----------|-----------|---------|-------|-------|---|
| 事業費 | 1,922,934 | 1,521,248 | 470,117 | | | 街づくりアドバイザーの派遣回数の増加や既存建築物耐震化の拡充、住宅リフォーム助成事業の新規事業着手により主な事務事業の事業費が増加したが、平成22年度に市営並木団地及び南台団地の工事が終了したことに伴い、総事業費は大幅に減額となった。 |
| 人件費 | 48,500 | 47,408 | 59,357 | | | |
| 総事業費 | 1,997,994 | 1,595,138 | 529,474 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト 【単位:円】 | 2,805 | 2,223 | 736 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| No. | 施策を構成する事業名(所管課名) | 事業の概要 | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 |
|-----|----------------------|---|--|--|--|
| | | | 指標・目標 | 実績・評価等 | |
| 1 | 街づくり活動推進事業【街づくり支援課】 | 良好な住環境の保全や創造、魅力ある商業地等の創造を実現するため、地区計画や建築協定等を促進するとともに、市民主体による地域の特性をいたした魅力ある街づくり活動を推進する。 | 住環境保全型の地区計画等の制定数を増やす | 実績 現状52地区で、現状維持。 評価 都市計画決定等に至っていないが、街づくり団体への支援を行うことにより、決定に向けた取り組みを着実に進めている。 | 住環境の保全や創出を図るため、地区計画等の地区1地区定める |
| 2 | 市営住宅の整備【住宅課】 | 住宅に困窮する世帯の安定した居住を確保するため、老朽化した市営住宅の建替えや長寿命化のための計画的な修繕を進める。 | 内郷住宅の建設 すずきの住宅の屋上防水工事 | 実績 内郷住宅の完成 すずきの住宅の屋上防水工事の完了 評価 予定どおり実施 | 老朽化した市営住宅の計画的な修繕を進める |
| 3 | 既存住宅耐震化促進事業【建築指導課】 | 旧耐震基準の住宅を所有する市民に対して防災対策の普及啓発を行うとともに、耐震診断・改修工事等の費用の補助を行うことにより、地震災害から市民の生命と財産を守り、災害に強い安全なまちづくりを推進する。 | 木造住宅 耐震診断 100件 改修計画 60件 改修工事 55件 分譲マンション 耐震診断 1件 改修計画 2件 | 実績 木造住宅 耐震診断119件、改修計画104件 改修工事 69件 分譲マンション 耐震診断 1件、改修計画 0件 評価 目標に掲げた件数を達成することができ、耐震化の促進が図れた。 耐震診断は目標に掲げた件数は実施したものの、改修計画の策定については年度内でまとまらず、次年度以降の延期となった。今後はより積極的に啓発を行う必要がある。 | 木造住宅 耐震診断 100件 改修計画 85件 改修工事 70件 分譲マンション 耐震診断 3件 改修計画 4件 危険ブロック塀等撤去工事(一般地区) 7件、(重点地区) 18件 |
| 4 | マンション管理対策推進事業【建築指導課】 | 様々な問題を抱える分譲マンションの管理組合等に対し、無料相談窓口を開設するとともに、マンション管理士等のアドバイザーを派遣し、情報提供、助言を行い、分譲マンションの円滑な再生や維持管理等を支援することにより、分譲マンションの住環境の確保と市街地環境の向上を図る。 | 無料相談窓口 利用件数:20件 アドバイザー派遣 利用件数 :5件 | 実績 20件 2件 評価 窓口相談は、目標件数を達成できた。 アドバイザー派遣は実施時期が8月であったこと、利用には管理組合の総意を条件としていることから、数件の相談はあったが利用は2件であった。 | 無料相談窓口 利用件数:20件 アドバイザー派遣 利用件数 :5件 |
| 5 | 民間住宅施策の推進【住宅課・建築指導課】 | 個人住宅の改修経費の一部を助成することにより、市民の消費を促し、地域経済の活性化を図るため、住宅リフォーム助成制度など民間住宅施策を推進する。 | 住宅リフォーム助成事業の実施 年間助成件数 600件 | 実績 申請件数 2,272件 年間助成件数 600件 評価 予定どおり実施 | 住宅リフォーム助成事業の実施 年間助成件数 600件 |
| 6 | | | | 実績 評価 | |
| 7 | | | | 実績 評価 | |
| 8 | | | | 実績 評価 | |
| 9 | | | | 実績 評価 | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名(所管課) | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|----------------------|-----------|-----------|---------|-------|-------|
| 1 | 街づくり活動推進事業【街づくり支援課】 | 1,148 | 614 | 767 | | |
| 2 | 市営住宅の整備【住宅課】 | 1,878,436 | 1,447,661 | 356,961 | | |
| 3 | 既存住宅耐震化促進事業【建築指導課】 | 43,295 | 72,917 | 82,734 | | |
| 4 | マンション管理対策推進事業【建築指導課】 | 55 | 56 | 105 | | |
| 5 | 民間住宅施策の推進【住宅課・建築指導課】 | 0 | 0 | 29,550 | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・街づくり支援活動について、良好な住環境の形成とその持続可能性を担保するには、行政主導の都市計画だけでなく、地域主体の地区計画や建築協定など住環境のルールを定めることも重要である。ルールを定めるにあたっては、単に地権者の意向を取り入れることのみならず、地権者自らが主体的に合意形成を図る事も重要であることから、行政は合意までに多くの時間を要する事も視野に入れ、まちづくり団体等に対するアドバイスなどを含め息の長い支援を行う必要がある。

・市営住宅の整備については、景気低迷の長期化等により市営住宅への応募倍率は未だに高止まりの傾向にある。今後も住宅に困窮する世帯の安定した居住を確保する必要があることから、市営住宅の供給及び財政の負担軽減を目的とした長寿命化のための修繕を計画的に進めていくことが重要な課題となっている。

・既存住宅耐震化促進事業については、東日本大震災の影響により耐震化への関心が非常に高まり、耐震補助制度の申請件数が増加しているものの、この先首都圏直下型地震や東海地震の発生の切迫性も指摘されており更なる耐震化の促進に努める必要がある。

・マンション管理対策推進事業については、老朽化や未耐震化などの問題を抱えながらも、居住者や所有者の高齢化や権利関係の複雑化などにより改善が進まないマンションが多数存在する。マンションの適正な維持管理は当該建築物のみならず、隣接地や周辺地域の安全確保の観点からも早急な対策が求められている。

【平成23年度の取組についての総合評価】

・街づくり支援活動について、環境保全型地区計画の制定が予定されていた1地区については、地区の課題や地権者の意向が多様であったために合意形成に時間を要することとなり目標を達成できなかった。

・既存住宅耐震化促進事業のうち木造住宅については、東日本大震災の影響により、耐震化への関心が非常に高まった中、広報紙に特集を組むなどし積極的な普及・啓発活動を実施したため目標を達成できた。また、分譲マンションについては、年度内での補助申請には至らなかったが、積極的な普及・啓発活動により、耐震巡回相談を10件実施することができ、今後の耐震化への足掛かりとなった。

・マンション管理対策推進事業のうち、マンション無料相談窓口は目標の達成ができたものの、アドバイザーの派遣に関しては目標値の達成に至らなかった。平成23年度途中から開始されたこともあり制度自体が市民に深く周知されていなかったと推測される。今後は、事業内容のさらなる周知を図るため、マンションの管理組合等への積極的な啓発活動を行う必要がある。

・市営住宅の整備については、相模湖地区の老朽化住宅の解消を図るため市営内郷住宅を整備したほか、市営すすきの住宅屋上防水修繕についても予定どおり実施した。

・住宅リフォーム助成事業については、多くの応募者の中から抽選により600件の助成対象者を決定。助成対象者の工事総額は市の補助額の8倍となる約2億4千万円となり地域経済の活性化という事業目的に対して一定の成果を上げることができた。

施策全体として、2つの成果指標のうち、1つの指標は目標値を達成し、もう一方は測定結果が出ていないものの施策を構成する事務事業については概ね予定どおりの事業実施が図られたことから、1次評価をAとした。

【今後の具体的な改善策】

・街づくり支援活動について、地域主体の住環境のルールの実現に向けて、担い手である街づくり団体への積極的な支援を行うとともに、自治会連合会等への周知活動を実施し、実現への担い手となる街づくり団体の新規登録の促進を図る。

・市営住宅の整備については、計画的に進めていくことが必要であり、相模原市住宅基本計画に基づき着実に整備を進める。

・既存住宅耐震化促進事業のうち木造住宅については、更なる耐震化促進をめざし、従来の普及・啓発活動に加え、職員が直接自治会へ出向き、足を使った防災意識向上に向けた普及・啓発活動を行う。また、分譲マンションについては、耐震性に課題があるとされているマンションに対して、フォローアップを実施し、的を絞った普及・啓発活動を行う。また、円滑な合意形成の一助となるよう「分譲マンションアドバイザー派遣制度」等により支援を行う。

・マンション管理対策推進事業については、マンション管理組合へDMで資料を送付する他、毎年開催しているマンション管理セミナーや耐震巡回相談などの実施の際に積極的に周知及び啓発活動する。

1次評価

A

2次評価(総合計画審議会意見)

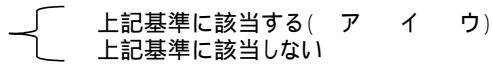
2次評価

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要
C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの



【サブ指標1】

中間(H26): 、最終(H31):

| 指標と説明 | 指標84を補完する成果指標 | | | | | 結果の分析 | |
|------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 評価 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | | |

A:年度別目標を(上回って)達成
D:年度別の目標の値が60%未満

B:年度別の目標の値を80%以上達成
:今年度は成果指標の測定ができないもの

C:年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

住宅の耐震化率の実績値は、「相模原市耐震改修促進計画」の計画期間が平成20年度から平成27年度までであるため、平成27年度に算出することとしている。更に、現在の住宅の耐震化率の算出方法は、十分な基礎調査と膨大なデータを基に検証する必要があるため、予算措置を行い外部委託により行わざるを得ない。そのため、費用対効果を考慮すると年度ごとの算出は困難であるが、平成27年度の当該計画の見直し時において、測定結果が毎年得られるような成果指標の設定を検討する。

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|--------------|--------------------|-------------------|-------------------------|---|
| 安全で快適な住環境の形成 | 安全で快適な住環境が形成されている。 | 1 良好な住環境の形成 | 【指標83】住環境のルールを定めている地区の数 | 街づくり活動推進事業 民間住宅施策の推進 |
| | | 2 安心して暮らせる住環境の形成 | 【指標84】住宅の耐震化率 | 市営住宅の整備 既存住宅耐震化促進事業 マンション管理対策推進事業 |
| | | 3 地域特性を生かした住環境の形成 | | |

新・相模原市総合計画での位置づけ

| | | | | |
|---------|----|--------------------------|-----------------|-------------|
| 基本目標 | NO | 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市 | | |
| 政策の基本方向 | NO | 20 | 基地全面返還の実現をめざします | 施策所管局 総務局 |
| 施策名 | NO | 46 | 基地の早期返還の実現 | 局・区長名 梅沢 道雄 |

施策の目的・概要

| | |
|---------|---|
| めざす姿 | 米軍基地が返還されている。 |
| 取り組みの方向 | 1 基地の早期返還と跡地利用の実現 基地の早期返還の実現を図るため、関係機関への働きかけを継続するとともに、一部返還が合意された相模総合補給廠の用地については、小田急多摩線の延伸を踏まえて、多様な都市機能の集積を図るなど首都圏南西部における魅力と活力あふれる広域交流拠点形成のための利用をめざします。 |

基本計画で定めている指標と各年度の目標及び実績

【指標1】

中間(H26):40.0%、最終(H31):30.0%

| | | | | | | | |
|-----------|--|-------|-------|-------|-------|--|---|
| 指標と説明 | [指標85]基地の存在が日常生活において支障があると感じる市民の割合 基地の存在が日常生活において支障があるかどうかを見る指標[単位:%] | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | 要請活動等による成果により、支障があると感じていない市民の割合を7割とすることを目標として設定しました。 | | | | | 相模総合補給廠の共同使用について、日米合同委員会の手続きが最終段階まで入ったことは確認できたが、合意には至らなかったこともあり、指標として設定した目標には到達できなかった。 | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | 42.0 | 41.4 | 41.1 | 40.8 | 40.4 | | |
| 実績値(b) | | 45.6 | 43.4 | | | | |
| 達成率(a/b)% | | 90.8 | 94.7 | | | | |
| | | | | | | 評価 | B |

【指標2】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

【指標3】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(b/a)% | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

【指標4】

| | | | | | | | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H20年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b)% | | | | | | | |
| | | | | | | 評価 | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | 総事業費の増減分析 |
|----------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|--|
| 事業費 | 11,568 | 12,167 | 10,104 | | | ゴルフボールの飛び出しが改善されたため、23年度にはゴルフボールの調査は実施しなかったことで減額となっている。 航空機騒音に係る経費については、施策13へも記載している。 |
| 人件費 | 25,020 | 24,630 | 24,020 | | | |
| 総事業費 | 36,588 | 36,797 | 34,124 | | | |
| 施策に対する市民1人あたりコスト [単位:円] | 51 | 51 | 47 | | | |

職員1人あたりの人件費は、H21年度745万円、H22年度726万円、H23年度717万円として計算(人口は、毎年度10月1日現在の人口統計数値を使用)

施策を構成する主な事業(事務事業)の取組結果

| | 施策を構成する事業名【所管課名】 | 平成23年度 | | 平成24年度 指標・目標 | |
|----|--|---|----------|--|---|
| | | 事業の概要 | 指標・目標 | | 実績・評価等 |
| 1 | 基地の返還に向けた国や米軍への要請活動【渉外課】 市米軍基地返還促進等市民協議会や、県、関係各市と連携し、国や米軍に対して基地問題の解決とともに、基地の返還に向けた要請活動等を行う。 | 共同使用の日米合同委員会による正式合意及び米軍・国との整備に係る具体的な協議の実施 | 実績 評価 | 日米両政府により、日米合同委員会合意の手続が最終段階に入っているが、合意には至らなかった。 共同使用の日米合同委員会による合意の手続が、最終段階に入ったことは確認できた。 | 米軍再編に係る共同使用の日米合同委員会による正式合意及び共同使用区域整備に係る具体的な協議を進めるとともに、更なる返還に向けた協議、要請を実施 |
| 2 | | | 実績 評価 | | |
| 3 | | | 実績 0 | | |
| 4 | | | 実績 評価 | | |
| 5 | | | 実績 評価 | | |
| 6 | | | 実績 評価 | | |
| 7 | | | 実績 評価 | | |
| 8 | | | 実績 評価 | | |
| 9 | | | 実績 評価 | | |
| 10 | | | 実績 評価 | | |

施策を構成する主な事業(事務事業)の決算額

| 番号 | 事業名【所管課】 | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|----|--------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 1 | 基地の返還に向けた国や米軍への要請活動【渉外課】 | 11,568 | 12,167 | 10,104 | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |

総合分析及び市の自己評価(1次評価)

【現状・課題認識】

・市内には、相模総合補給廠(214.4ha)、相模原住宅地区(59.3ha)、キャンプ座間(172.6ha)の三つの基地が所在しているが、いずれも市街地に位置しており、市民生活やまちづくりの支障となっている。
・相模総合補給廠の一部返還(約17ヘクタール)については、平成20年6月に日米合同委員会において正式合意され、共同使用(約35ヘクタール)については、協議中である。

【平成23年度の実施について】

・相模総合補給廠の共同使用(35ha)について、平成23年度中に日米合同委員会の正式合意までには至らなかったが、最終段階に入ったことは確認できた。(結果として、平成24年6月に正式合意が実現した。)

【今後の具体的な改善策】

・市米軍基地返還促進等市民協議会や、県、関係市と連携し、国・米軍に対して、米軍機による航空機騒音の解消などの基地問題の解決とともに、基地の返還に向けた要請活動を引き続き行っていく。
・共同使用(35ha)について、今後は、一日も早い市民利用に向けて、平成22年に当時の在日米陸軍司令官と取り交わした覚書に基づき、国や米軍と、具体的な利用や管理方法、施設整備についての協議に取り組んでいく。

1次評価

B

2次評価(総合計画審議会意見)

2次評価

A: 施策の目標達成に向けて十分に事業の効果が現れている
C: 施策の目標達成に向けて事業の取組に大幅な改善が必要

B: 施策の目標達成に向けて一部の事業の取組に改善が必要

【参考1】基本計画で定めている成果指標を補完する指標(サブ指標)

サブ指標の設定基準(次のア、イ又はウに該当する場合は、原則、サブ指標を設定することとする。)

- ア 総合計画審議会から成果指標における目標値が達成しやすいとの指摘があった成果指標
- イ 測定結果が出ていない成果指標
- ウ 「取り組みの方向」を実現するに当たっての成果指標がないもの

{

 上記基準に該当する(ア イ ウ)
 上記基準に該当しない

【サブ指標1】

中間(H26): _____、最終(H31): _____

| 指標と説明 | | | | | | 結果の分析 | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | | | | | | | |
| 目標設定の考え方 | | | | | | | |
| | 基準値(H21年度) | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | | |
| 目標値(a) | | | | | | | |
| 実績値(b) | | | | | | | |
| 達成率(a/b) % | | | | | | 評価 | |

A: 年度別目標を(上回って)達成
D: 年度別の目標の値が60%未満

B: 年度別の目標の値を80%以上達成
: 今年度は成果指標の測定ができないもの

C: 年度別の目標の値を60%以上達成

【サブ指標を設定できない理由】(上記基準に該当するにもかかわらず、設定できない場合のみ記入)

【参考2】部門別計画の審議会や区民会議からの意見・これに対する市の対応

【参考3】他の部局との庁内横断的な取り組み

「施策」、「めざす姿」、「取り組みの方向」、「成果指標」及び「事務事業」の体系

| 施策名 | めざす姿 | 取り組みの方向 | 成果指標 | 施策を構成する主な事業 |
|-------------------|---------------|-------------------|------------------------------------|---------------------|
| 基地の の実早期 返還 | 米軍基地が返還されている。 | 1 基地の早期返還と跡地利用の実現 | 【指標85】基地の存在が日常生活において支障があると感じる市民の割合 | 基地の返還に向けた国や米軍への要請活動 |
| | | | | |