平成 29 年度 施策評価(二次評価)

個別目標　５－１「快適な都市の基盤をつくる」

計画の体系

健康領域：まちの健康 ― 基本目標 ５：快適な都市空間が整うまち ― 個別目標 ５－１：快適な都市の基盤をつくる

- 5-1-1　市街地の整備が計画的に進んでいる
- 5-1-2　良好なまち並が形成されている
- 5-1-3　道路や公園を快適に利用している

個別目標 ５－２：移動しやすい都市をつくる

成果を計る主な指標

めざす成果		成果を計る指標	前期基本計画期間					後期基本計画期間				
			2009(H21) 実績値	2010(H22) 実績値	2011(H23) 実績値	2012(H24) 実績値	2013(H25) 実績値	2014(H26) 実績値	2015(H27) 実績値	2016(H28) 実績値	2016(H28) 中間目標値	2018(H30) 最終目標値
5-1-1 市街地の整備が計画的に進んでいる	70	土地区画整理事業などによる市街地整備の割合	57.8%	57.8%	58.1%	58.1%	58.1%	58.1%	58.1%	58.1%	60.2%	60.4%
	71	プロムナードにおける1日あたりの通行者数	—	—	24,195人	—	24,207人	—	23,535人	24,631人	25,850人	26,350人
	72	渋谷(南部地区)土地区画整理事業の進捗率	68.6%	77.0%	80.7%	87.6%	94.8%	99.5%	99.8%	100.0%	100.0%	—
5-1-2 良好なまち並みが形成されている	73	大和市は、良好なまち並みが形成されていると思う市民の割合	—	—	44.7%	—	48.8%	—	—	46.7%	50.0%	52.0%
	前期まで	地区計画、建築協定、街づくり協定などルール化された地区数の累計	32件	32件	29件	30件	30件					
	74	地区計画、建築協定、地区街づくり協定などルール化された面積(累計)					121.7 ha	121.7 ha	121.7 ha	121.0 ha	122.8 ha	128.3 ha
5-1-3 道路や公園を快適に利用している	75	都市計画道路の整備率	62.7%	62.8%	62.8%	63.3%	63.4%	63.4%	64.0%	64.0%	63.9%	64.7%
	76	市民1人あたりの都市公園面積	1.87㎡	2.04㎡	2.41㎡	2.71㎡	2.83㎡	3.04㎡	3.04㎡	3.20㎡	2.90㎡	4.00㎡

■平成２７年度　施策評価　提言

前回の評価結果（平成 21～23 年度分）

土地区画整理事業などによる市街地の計画的な整備については、下鶴間の山谷北地区や松の久保地区などにおいて終了し、渋谷南部地区における区画整理事業についてもおおよそ８割の進捗状況となっています。また、これらの地域を中心に街並み形成に関するルール化についても、行政として積極的に誘導を行ってきました。

今後は、街づくりのルール化の進んでいない既成市街地についても、広く情報提供を行うなど、行政として支援を強化していく必要があります。また、開発事業者などに対して、地域の街づくりへの協力を促していくことも必要と考えます。再開発の計画が進んでいる大和駅東側第４地区においては、良好な都市景観や安全な歩行空間の確保、都市機能の集積による利便性の向上を図り、大和市の玄関口にふさわしい街づくりにつながるよう、引き続き、事業展開を促進していく必要があると考えます。

都市計画道路や都市公園などの整備についても、おおよそ計画どおり進捗しているものと思われます。これらの社会資本については、引き続いて計画的な整備に努めるとともに、効率的で効果的な維持管理にも力を注いでください。

本市においては、住環境のさらなる整備を必要とする地域も残されています。今後のまちづくりを進めていくうえでは、ユニバーサルデザインの視点を取り入れること、景観への配慮を行うことなどの様々な角度からアプローチを行いながら、福祉施策や環境施策との有機的な連携にも配慮した良好なまち並みの形成に努めてください。

追加の評価（平成 24～25 年度分）、（平成 26 年度分）

市街地の整備に関しては、渋谷（南部地区）区画整理事業や大和駅東側第４地区市街地再開発事業が順調に進み、後期基本計画期間中に終了する予定となっており、整備後にどのようにまちを活性化していくかが今後の課題になるものと捉えられます。

内山地区の市街化区域編入に向けての取り組みは、地権者に対する説明会や意向調査を実施するなど、地元との合意形成が図られていることから、事業のさらなる進捗に期待します。

道路の整備にあたっては、都市計画道路の整備率は目標を上回っているものの、県道も含めた都市計画道路の整備に関して課題もあることから、今後の方向性を明確に示したうえで、事業の展開を図る必要があります。また、公園については、健康遊具の設置を進める一方で、古い遊具のメンテナンスが十分でない箇所があることから、将来の維持管理費用も考慮しながら計画的に整備を行う必要があると考えます。

今後の施策展開に向けて

大和駅東側第４地区市街地再開発事業については、平成２８年１１月に予定している公益施設のオープンに伴い、まち全体の動きが変わっていくことが想定されるため、プロムナードや商店街など人の動線も考慮しながら、駅から公益施設にかけての整備を進めていくことが求められます。

また、中央林間駅周辺のまちづくりに関しては、施設の整備以外にも様々な問題があると考えられるので、地元との調整の中で出された課題に留意しながら、良好なまち並みの形成に向けて取り組んでいくことが必要です。

公園については、市民が親しみを感じる名称の検討や「ボール遊びもできる公園」の整備などにより、幅広い世代の健全な利活用につなげていくとともに、遊具の老朽化による事故が起きないよう、適切な維持管理に努めてください。

■平成２８年度　施策の進行管理に対する提言

（平成27年度分）

■平成２９年度　施策評価（二次）結果

（平成26～28年度分）

大和駅東側第４地区市街地再開発事業は順調に進められ、後期基本計画期間中に整備された公益施設は多くの来街者を集めるようになっています。今後、中心市街地のさらなる活性化と魅力の向上を図っていくためには、プロムナード沿いに店舗の入り口を設けるように誘導していくことも含め、引き続き、来街者が思わず回遊したくなる動線づくりが求められます。

都市生活基盤の整備と維持について、右肩上がりの成長を続けてきた時代は終わり、少子高齢化と人口減少が同時に進展していく中にあって、全てを公共で対応していくことには限界が訪れるものと考えられます。立地適正化計画に描いた姿を実現するためにも、大規模開発事業者に、周辺地域の人口規模や年齢構成に見合ったインフラ施設を供出させる仕組みや、快適な都市の基盤をブランド化するアイディアなどについて、検討を進めていく必要があります。

また、今後予定されている開発や事業所の閉鎖と開設に伴い、車の出入りや流れが変化し、周辺の交通状況に大きな影響を与えることも予想されます。そのような動向も見極めながら長期的な視点で対策を検討することも、「快適な都市の基盤をつくる」ためには重要であると考えます。

平成 29 年度 施策評価(二次評価)

資料　５－２

個別目標　5－2「移動しやすい都市をつくる」

計画の体系

健康領域：まちの健康
基本目標 5：快適な都市空間が整うまち
- 個別目標 5－1：快適な都市の基盤をつくる
- 個別目標 5－2：移動しやすい都市をつくる
  - 5-2-1　地域交通の利便性が向上している
  - 5-2-2　自転車を快適に利用している

成果を計る主な指標

めざす成果		成果を計る指標	前期基本計画期間					後期基本計画期間				
			2009(H21) 実績値	2010(H22) 実績値	2011(H23) 実績値	2012(H24) 実績値	2013(H25) 実績値	2014(H26) 実績値	2015(H27) 実績値	2016(H28) 実績値	2016(H28) 中間目標値	2018(H30) 最終目標値
5-2-1 地域交通の利便性が向上している	77	大和市は、公共交通機関を手軽に利用できると思う市民の割合	—	—	75.8%	—	75.7%	—	—	76.1%	80.0%	82.0%
	78	コミュニティバスの利用者数					375,072人	421,183人	570,281人	654,947人	638,100人	721,500人
5-2-2 自転車を快適に利用している	79	自転車走行空間の総延長					20km	45km	64km	72km	24km	35km
	80	適正駐輪率	97.7%	97.8%	98.4%	98.7%	99.0%	98.9%	99.2%	99.4%	99.0%	99.0%

■平成２７年度　施策評価　提言

前回の評価結果（平成 21～23 年度分）

コミュニティバスの「のろっと」や、住民自ら作りだし、市との協働事業で進めている「のりあい」などの地域交通の取り組みが進められる中で、これらの必要性に対する認識が、市民の間で高まってきているものと考えられます。このことは、市民意識調査における移動しやすいまちづくりに関する回答として、コミュニティバスの運行や地域に適した交通手段の導入を求めていることからも伺えます。今後、急速に高齢化が進んでいく中にあっては、気軽に利用することのできる交通手段への需要が一層高まっていくものと思われます。引き続き、地域交通の運行状況を公平性や収益性の観点など様々な角度から検証したうえで、地域の実情に応じた効果的で効率的な地域交通の充実に努めてください。

誰もが移動しやすい、モビリティーの高いまちづくりを進めるためには、歩行者がまちの中を安全で快適に移動できる空間の整備が不可欠です。多くの人が行きかう駅周辺での駐輪場を適正に管理し、放置自転車の対策を進めてきました。これによって歩行者の移動空間を確保してきたことは、一定の評価ができると考えます。また、自転車については、健康づくりや環境への負荷低減の面から、今後、ますますその重要性が高まると考えられます。自転車施策の推進にあたっては、自転車利用者のルールに対する意識付けと併せて、自転車専用レーンなどの施設整備を進めていく必要があると考えます。

追加の評価（平成 24～25 年度分）

「移動しやすい都市をつくる」を実現するため、コミュニティバスのルートの拡充に向けた実験運行が行われています。地域交通の提供は、安定的かつ継続的に行われることが重要であり、引き続き、公平性や効率性を高め、収益性に配慮しながら取り組む必要があります。

自転車通行帯の整備により歩車分離が図られ、安全性が確保されたほか、自転車を利用しやすい環境が充実してきているものと捉えられます。また、通行帯の整備により、自動車の違法駐車が減るという新たな効果もあるため、整備の継続を期待します。

今後の施策展開に向けて

コミュニティバスの運行拡大を含め、地域交通の充実に向けた検討を行うにあたっては、今後の高齢化を見据え、移動制約者の支援という視点を大切にしていくことが、より重要となることから、福祉部門との連携を一層深め、取り組みを進めてください。また、利用者を増やしていくためには、行き先や所要時間、乗り継ぎなどの情報について、バス停等に分かりやすく掲示するほか、携帯電話等からも容易に確認できるようにするなど、利用環境の充実を図りつつ、コミュニティバスの利便性をＰＲしていくことも重要です。

市内には国県道もありますが、自転車通行帯の整備が行われていません。市民の自転車による移動は市道にとどまるものではないため、通行帯のネットワークの拡大に向けては、国や県が道路整備を行う機会などを捉え、自転車通行帯も併せて整備するよう要望していくことが求められます。

■平成２８年度　施策の進行管理に対する提言

（平成27年度分）

〇めざす成果５－２－１「地域交通の利便性が向上している」について

・コミュニティバスの運行本数やルートなど、事業内容の見直しにあたっては、利用促進にもつなげられるよう、利用者や沿線住民の意向・ニーズをしっかりと捉えたうえで、実施する必要があると考えます。
・乗り継ぎ制度の一層の周知や、１日乗車券、電子マネーなどの新たなサービスの導入は、コミュニティバスの利用促進につながるものと考えられるため、実施手法について、検討を進めてください。

〇めざす成果５－２－２「自転車を快適に利用している」について

・自転車レーン等の整備は、自転車の安全利用に有効な施策であると考えます。一方で、道路幅員の狭い生活道路への整備は、事故を誘発してしまう可能性があることを十分に考慮して、実施手法を検討する必要があると考えます。
・自転車レーンの塗装の劣化は、自動車からの視認を低下させる可能性もあり、補修や更新をきめ細かく進めることも重要です。
・自転車事故においても、高額賠償につながる場合があることから、市は小学校5・6年生を対象に、保険付き自転車運転免許証を発行していますが、今後、中学生にまで拡大することは高く評価できます。さらに、自転車事故にあわないためにも、安全運転に関し、引き続き、小中学生への啓発を行うとともに、高校生や高齢の方への啓発についても、積極的に取り組む必要があると考えます。

■平成２９年度　施策評価（二次）結果

（平成26～28年度分）

コミュニティバスについては、やまとんＧＯの導入に加え、ルートマップの作成や時刻表の周知など利用者支援を進めたことが乗客数の増加につながったものと捉えられ、移動しやすい都市の実現に向けて、様々な側面から施策の展開が図られていることは評価できます。また、地域活動により進められている移動支援の取り組みについては、高齢化に伴う担い手不足に対応するため、新しい人も活動に加わりやすいよう、誰でも気軽に参加できるオープンな雰囲気、実施体制の構築が必要であると思われます。

移動しやすい環境は、社会の高齢化が進むに連れて、都市が備えるべき機能として極めて重要なものとなります。今後はコミュニティバスのみならず、自転車利用、既存の公共交通機関も含めた移動のツールについて、買い物や医療機関など日常生活の核となる施設とのネットワーク化をさらに進めていくことが、市民の利便性と安心の確保につながると考えます。また、充実した交通体系を市内外にアピールすることで、住みたいまちとしての魅力も高まり、都市の持続可能性にも寄与するものと考えます。

そして、さらに超高齢化の進展が著しくなれば、公共交通機関を利用した外出が困難となる市民も増加すると予想されます。移動機会を創出できるかが市民の健康を大きく左右し、都市の持続可能性に影響を与える時代の到来も見据え、「移動しやすい都市」の次なる姿を描くことは、「健康都市やまと」の実現に向けて意義あることと考えます。