

日時：令和5年(2023年)8月8日(火) 9:30~12:00

場所：市役所 3-3 会議室

欠席委員：なし

傍聴者：なし

委員長

**開会**

事務局

**委員の出席確認・会議の成立**

委員9名全員が出席しており、会議が成立していることを報告。

委員長

**傍聴希望者の確認**

本日の傍聴者はいるか。

事務局

本日の傍聴者はいない。

委員長

**議事**

議題1「令和5年度行政評価（令和4年度実施分）について」に入る。

本日は4施策の審議を予定している。

まず、担当部局から5分程度内容の説明を受け、その後25分程度質疑応答を行い、1施策30分程度で審議したいと考えている。

1件目は2-5(1)「住宅ストックの活用促進など良好な住環境の維持」である。担当部局から説明をお願いする。

**【めざすまちの姿】2 安全・都市基盤**

**【施策分野】5 住宅・住環境**

**【施策】(1) 住宅ストックの活用促進など良好な住環境の維持**

建築住宅室長

<都市整備部 建築住宅室長より説明>

委員長

説明のあった三本柱とは、空家の発生抑制、空家の適正管理ともう一つは何だったか。

建築住宅室長

特定空家の除却である。

委員長

住宅政策推進事業についても説明をお願いしたい。

建築住宅室長

現在、最も重点的に取り組んでいるのはマンション施策で、マンションの管理の適正化の推進に関する法律の改正が昨年度に施行され、適正なマンション管理を行うため市でマンション管理適正化推進計画を作ることができるようになり、昨年度本市でも計画作成に取組み、令和5年度4月に策定したところである。

市が計画策定をすると、適正な管理計画があるマンションを認定することができるようになり、認定されたマンションは公益財団法人マンション管理センターなどのWEBサイトに掲載されると同時に市場で高く評価されることで購入者への安心

感や資産価値の維持につながる取組である。

また、一定の長寿命化に資する工事を行った場合には税制優遇が受けられるという制度もスタートした。本市のマンションについても適正に維持管理をするように取組を始めたところである。

委員長

去年までは取組が薄かったため、成果指標として設定されていない旨、理解した。

委員

成果指標に空き家バンク物件登録件数が掲げられているが、宝塚市においては、活発な不動産市場流通の環境が整っているとの分析もされており、施策達成への寄与度が低いことから、指標としては適正ではないと思われる。

施策の方向性で空き家の適正管理と活用促進とあるので、成果指標を適正管理に置き換え、事務事業評価の空家等対策事業の活動指標である「管理不全空家相談対応件数」を成果指標としてはどうか。

建築住宅室長

空き家相談については、植栽繁茂の相談が多く、その都度、指導して解決を図っているが、毎年相談が寄せられるので件数が減らず、我々の成果が数字として評価されづらいものと考えている。

委員

空き家バンクに登録する物件は流通しにくいという説明があったが、どういった理由によるものか。

建築住宅室長

家の中に残置物があったり再建築不可物件などのケースがある。

委員

そういった物件は空き家バンクに登録すると流通しやすくなるのか。

建築住宅室長

市場に流通しにくい空家を所有し困っている市民を支援し、空き家バンクに登録いただき、民間企業とも連携しながら、市場に流通させることが成果であると考えている。

委員

問い合わせを受けてから対応をするのではなく、空き家のパトロール等を行い、建物や植栽の状態を把握し所有者へ通知するなど、市から働きかけをすることにより相談件数が減ってくると思われる。そういった件数等の指標化が検討できないか。

また、人口減少が進んでいくなか市営住宅供給戸数を一定に保っていくことは妥当なのか。

建築住宅室長

令和2年度には水道の閉栓データをもとに全数点検を行い、現地確認をするなかで、程度の悪い空家はある程度把握し、特定空家にならないように指導したりしている。それでも周囲に著しい影響を及ぼす空家に対しては、特定空家に認定し、除却・活用に向けた指導を行っている。

また、特定空家になってからの対応は限界があることから、管理不全空家に対し、指導、勧告ができるよう空家等対策の推進に関する特別措置法が改正され、国により管理不全空家に対するガイドラインが作成される予定である。今後の動向も見ながら相談件数等の指標化も検討していきたい。

市営住宅供給戸数は、現状は維持としているが、人口減少もあるため、どのくらいの戸数が適正かを今後検証する必要があるという認識である。

民間の空室をセーフティネット住宅として活用するという制度もできつつあるため、将来的にはそういったことも検討していきたいが、少なくとも現計画期間である10年間は維持と考えている。

委員

三点お聞きしたい。

一つ目は、先ほどの意見と同様に、空き家バンク登録件数は宝塚市ではあまり有効な指標ではないと考える。空き家バンクというのは不動産業者を介せず希望者へ貸し出すものなので、市場の流通に乗せるという説明には違和感がある。

二つ目セーフティネット住宅の登録数やマイホーム借り上げ制度についてはどういった状況か教えてほしい。これがうまくいってればストックの活用がなされていると思う。

また、市営住宅の政策空家を除く使用率の指標はその時の状況で変わる政策空家の活用は進んでいるのか。

最後は、施策実現のための課題の「少子高齢化に伴い相続による空家の取得が増加する」という記述に違和感がある。相続をきっかけに空家になるというケースが増えるということだと思われる。

委員長

三点目はコメントなので検討いただきたい。質問は二点だった。

建築住宅室長

セーフティネット住宅の登録はあるが、市営住宅の代替として住宅のお困りの方が使える制度までになっていない。しかし、入居を拒まないという点では成果はある。国土交通省では、居住支援機能等のあり方に関する検討会を開催しているので、今後、新しい施策が出てくるか注視している。

マイホーム借り上げ制度は取り組んでいない。

市営住宅の政策空家は、48戸あったが、36戸を除却し12戸になっている。尼崎市が行っているような市営住宅の空室の有効利用も参考にしたい。

委員

空き家の問題は現状、宝塚市では大きな問題ではないと考えられるため、指標とするのが難しい。苦情が出るということは、地域力が高いということである。宝塚市はまちづくり協議会もしっかり機能している。苦情等に対応することが大事なので対応件数がよいのではと思う。

委員

空き家バンクに登録しても、その後の処分が進まない課題があるため、スピードを上げるためにも民間企業の力を借りて、駐車場化するなど土地の有効活用を図るべきではないか。

また、今は働き方や生活スタイルが多様化している。市民のニーズに合わせて住み続けたいと思える住環境を提供するために、民間企業との連携や運営管理の外部委託等で、魅力的な住宅整備やゲストハウス事業などを実施し、空き家の有効活用を図ってはどうか。市が「空き家対策」の連携協定を民間企業と締結したことは良い取り組みである。空き家だけでなく市営住宅やマンションなども加え、住環境の選択肢の幅を広められてはどうか。

委員 総合評価で「めざす方向性に向かっているためB評価とする」という記載が分かりにくい。事務事業も概ね目標を達しているためなどの説明が必要ではないか。

委員 関連する計画として「宝塚市すまい・まちづくり基本計画」があるが計画期間が2025年までなので、計画改訂の際に本日議論のあった指標の見直し等を検討していただきたい。空き家バンクの登録件数では指標として不十分だと考える。

委員長 ではまとめに入りたい。  
 ○空き家の適正管理・活用という方向性について、空き家バンク物件登録件数では指標として十分でない。「宝塚市すまい・まちづくり基本計画」の改訂時に合わせて「管理不全空き家の相談件数/対応件数」などの指標を検討されたい。  
 ○総合評価について評価の理由や成果が市民等にとってわかりやすくなるように説明を充実されたい。  
 ○民間の力を借りながら空き家の有効活用を検討するなど、今後の施策展開に期待する。  
 ○人口減少時代にあって公営住宅についても現状は住宅ストックを維持する方向であるが、将来的に妥当なのかについても検討されたい。

では次の施策に移る。

【めざすまちの姿】2 安全・都市基盤  
 【施策分野】6 道路・交通  
 【施策】(1) 計画的、効率的な道路整備の推進

建設室長 <都市安全部 建設室長より説明>

委員長 指標に都市計画道路整備率等とあるが、本施策の対象は都市計画道路のみか。それとも、それ以外の狭隘道路も含むのか。

建設室長 含む。指標②で4メートルに満たない道路を概ね4メートル道路に改良していくというものを設定している。

委員 近年民生費の予算が大幅増となっており、土木費は大幅減で、偏った予算配分になっている。狭隘な市道の整備等が進んでいないと感じる。

荒地西山線の小林工区は令和8年度に完了の目途が立っているが、課題は、閑静な住宅街で土地収用難しい千種工区だと思う。土地収用についてはうまく進む予定なのか。

建設室長 荒地西山線の小林工区は平成8年に着手し、ようやく令和8年度末の完了に向けて目途が立ち、工事を行っているところである。

それに引き続き千種工区を進められるように、地元の自治会や、住民個人の方へ向けた説明会等を随時開催し、理解を得るべく取り組んでおり、説明会では概ね好意的

な意見が多かったと認識している。

事業主体を県で担っていただけるかといったことも含め、様々な課題をクリアし、できるだけ早期に着手できるように。取り組んでいるという状況である。

土地収用についても、市で丁寧に説明し、地権者の合意を得ながら進めていきたいというふうに考えている。

狭隘道路については、通学路の安全等を図るために、土地を購入し道路を拡幅する事業も実施しているが、都市計画事業ではないため、土地収用に強制力がないこともあり、なかなか難しいという実情がある。

建築基準法上は、セットバックすれば、権原は土地所有者のままで、道路として認められ、建物の建築ができるが、時間が経過すると花壇や自動車を置くようになるという課題がある。そのため、生活道路整備条例を策定し、そういった土地を買収したり寄付をいただいたりしながら道路整備を進めている。

委員長 先ほどの発言で確認したいが、事業主体を兵庫県へ移管することも検討することについて感触はどうか。

建設室長 県全体の中でこの事業をどうするかを検討しているため、荒地西山線（千種工区）を県で実施することは決まっていない。

市としては、渋滞が多い県道明石神戸宝塚線の代替道路として、バイパス機能を整備するために県主体でできないか協議を続けている。

委員 宝塚市は渋滞するというイメージが強く、商業や生活していく上でもマイナスイメージである。

施策の方向性に渋滞の解消とあるので、成果指標の中に渋滞率等を検討できないか。

建設室長 指標として渋滞率というのは、現実として測りにくい。

県も渋滞が多い交差点を把握しており、中筋 2 丁目交差点については、都市計画道路中筋伊丹線の都市計画を変更し、渋滞解消等に向けた取り組みを進めているところである、

市としても、市民からの問い合わせ等で渋滞が多い箇所は一定把握しているが、それを指標化することは難しいと考えている。

委員 宝塚市道路網基本構想の慢性的な渋滞解消を目指すというところで混雑度という数値が出てくる。こういったものを活用できないか。

建設室長 検討する。

委員 一点目は、担当部署に言っても仕方ないと思うが、市の予算全体の約 46%が民生費であり、土木費は約 9%である。予算配分には行政方針や選択と集中もあると思うが、道路整備費は年間 10 億円程度を推移して増えておらず道路交通や経済活動などに弊害が出てきていると思う。

市として道路整備に関する予算配分をどのように考えるか議会等へ質すべきでは

ないかと思う。

もう一点は、宝塚商工会議所から毎年計画的な道路整備を行う旨、市政要望書を提出しており、渋滞発生箇所も具体的に明記している。道路整備は時間とお金が掛かるためすぐには実現できないとわかっているが「重点整備箇所」を特定の上、当該整備の進捗度合いを数値で示せば市民や商工会議所の理解を得られやすいと考える。

まずは道路整備に予算をどう配分するか、次に重点整備箇所などの優先順位を決めて進捗報告いただきたいと、切に願う。

委員長

予算配分について議会等に質すのは、行政職員としては難しいと思うが、市民が実感できるように渋滞箇所を特定した上で数字を見せていくことがよいのではという提案だった。

建設室長

渋滞の解消、道路の改良に取り組んでいるところであるが、市民にはどこが解消されたのかがわかりにくいという点はあるため、情報発信の方法を工夫するなど、わかりやすく、身近に感じていただけるようにしていきたい。

委員

道路整備はお金も時間もかかり、タイミングもあるため、なかなか進まないということは理解しており、その中で尽力されていることを継続することが重要だと思っている。道路整備は計画が重要であるため、計画と進捗が重要になってくる。そのためには施策の方向性を成果指標から読み取ることができて、課題と今後の取組により評価することが基本となる。

宝塚市道路網基本構想がこの施策の核になり、その中には宝塚市の目指す方向性が書かれていて混雑度、道路密度が数値で表されているため、そういった数値が指標になってもよいのではと感じる。

そうした数値は、施策を行った結果や結果につながるための努力が成果として表され、施策を実施した結果、混雑度が解消されたり道路密度が高まったりすることになるため、粛々と計画を進めることにつながってくる。

また、それぞれ道路整備計画を作るとあるが、それに対する進捗の度合いなども指標になるべきではないか。宝塚市道路網基本構想を見ないとそのあたりが施策評価表からは読み取れないが、今後、道路整備計画は施策評価表とリンクしていく予定なのか。

委員長

総合計画と道路整備計画と道路網基本構想と三つの関係性はどのようになっているのか。

建設室長

総合計画があり、その中で道路網基本構想を作り、それを個別具体的にどう進めていくかということで都市計画道路であれば都市計画道路整備プログラムを作るという関係性である。

委員長

先ほどの質問の趣旨は、一般の市民の方が見てわかるように整えていただけるとよいという趣旨である。

委員

道路改良率について、二項道路だったところを建て替え時等に協力いただき、4メ

ートルになった場合に規格道路にするということだと思うが、促進するための取組は何かされているのか。

建設室長

積極的な取組はなかなか難しいところはあるが、開発構想届等で把握した場所で特に協力いただきたい箇所は、こちらから依頼を行ったりしている。

他市にはない生活道路整備条例を作り、整備を進めているところをPRしていきたい。

委員

仕方がない部分はあるが取組をされていることは道路改良率だけ見るとわからない。

委員長

取り組まれている内容は、達成状況とその理由や実現のための課題、今後の取組のところにも書くことはできると思う。

委員

事務事業評価を見ると、荒地西山線の小林工区事業は概ね目標達成によりB評価。競馬場仁川高丸線事業は、目標は未達だが、概ね順調なためA評価。県施行都市計画道路等整備負担金事業はこれ目標＝実績となっており評価にふさわしいか疑問がある。一般市道新設改良事業は概ね目標値を達成しているため、B評価。生活道路整備事業は目標未達だが目指すべき姿へ進めているためA評価となっている。

評価がバラバラで庁内でABCの評価基準がしっかり共有されているのか疑問がある。

事務局

統一した考え方はあり、A評価は指標をすべて達成している。B評価は目標値を達しないまでも、すべての指標が目指す方向に向かっている。C評価はそのうち一つでも目指す方向に向かっていないものがあるものとしている。

ただし、前述の基準だけでは評価が難しいケースもあるため、特段の理由があれば、基準に合致しなくてもAやB評価とすることは可能としている。

評価基準についてはあらためて周知を行いたい。

委員長

それではまとめに入りたい。

○市民にとって分かりやすく実感できる指標をぜひ検討いただきたい。たとえば、  
 (1) 渋滞の混雑度等（渋滞の指標化は難しいとのことであったが、上位計画には「混雑度1.75」などの言及もある。路線や時間帯を限定した定点観測などもありえるのではないかと）や (2) 重点整備箇所の進捗率といった指標などが考えられる。

○施策評価表で説明を充実し、市民にわかりやすいように工夫をしていただきたい。

○市では生活道路整備条例を整えているとのことであるが、市民への説明資料（『わたしたちの生活道路の整備のご案内』）が古いままである。市民の理解醸成のためにも作り直しを検討してはどうか。

では、次の施策に移る。

【めざすまちの姿】2 安全・都市基盤

【施策分野】6 道路・交通

【施策】(2) 公共交通の利便性の向上と、新たな移動手段の検討

建設室長

<都市安全部 建設室長より説明>

委員長

新たな移動手段の検討とあるが、どういうものがあるのか。

建設室長

電動で時速20キロ未満で公道を走るゴルフ場のカートのようなグリーンスローモビリティや比較的小さな車両を利用した不特定多数の乗り合い運行サービス、AIを利用し効率的にリアルタイムに最適配車を行うAIデマンド交通といったものを検討している。

委員長

令和4年度に検討したということか。

建設室長

令和4年度から、引き続き検討している。

委員長

そういった内容は計画や構想として位置づけられているのか。

建設室長

令和5年4月に策定した地域公共交通計画では、各地域に合った公共交通サービスのあり方を検討することとしており、その中で新しい移動手段の事例として盛り込んでいる。

委員

成果指標の公共交通の利用者数は非常に伸びているが、先ほどの道路整備の事業では、北部事業を含めた道路ネットワークの形成により道路を便利にしていくとあり、公共交通の利用者と引っ張り合いすることがないか。

あと、この指標の数値は移動困難者だけの数字ではなく、一般の利用者も含まれているため、今後人口減少や在宅ワークが普及することで利用者は伸び悩むのではと考えられ、適切にこの施策を評価できるのか疑問がある。

例えば、利用者数ではなく、移動困難者の満足度等の指標を検討してはどうか。

建設室長

移動困難者の満足度といったことをどのように測るのが課題である。アンケート調査結果になるのかもしれないが、アンケート結果を成果指標にすることは、我々としては、あまり好ましくないと考えており、客観的な指標として公共交通の利用者数を掲げている。

委員長

利用者数を路線に分ける等、メッシュ細かくしていくことが可能ではないか。

建設室長

民間企業の情報であり、積極的には開示してくれない印象があるが、そういったものの指標については検討はしたい。

委員長

内々でも数字を教えてもらえないのか。



- 建設室長 路線によっては教えてもらえるものもあるが、対外的に発表することは難しいと思われるため、事業者と話し合いをするなかで検討はしていきたい。
- 委員長 施策の基礎情報として把握することと、公表できる数字として出すことは当然次元が違うと思うが、数字としては把握しているのか。補助金を出したり、地域公共交通計画を立てる際の基礎情報として必要だと思われるが。
- 建設室長 補助を出している路線は把握しているが、他の路線は事業者も公表は避けたい思いを持っているため把握していない。今後、どこまで情報提供をいただけるか協議は続けたい。
- 委員 宝塚市地域公共交通計画については施策評価とその資料の中には記載がみられないが、この施策は宝塚市地域公共交通計画と関連する施策という理解でよいか。
- 建設室長 その理解でよい。
- 委員 地域公共交通計画は令和5年4月に策定され、令和8年度が中間年度、令和12年度が最終年度となっている。また、計画では活動内容を三段階に分類して、「南部地域において日常生活で第3段階の活動機会が確保されている人の割合」、「北部地域において日常生活で第2段階以上の活動機会が確保されている人の割合」、「本市の市民一人当たりの鉄道・バスの年間利用回数」という三つの数値目標が掲げられている。計画の中間年度の目標が連動する形で成果指標に入ってくるとよいのではと考える。  
また、新しい移動手段の検討については、市民等とともに意見交換や検討をした回数等が指標になるとよいのではと考える。
- 建設室長 地域公共交通計画が令和5年4月に始まったばかりであるため、次回、施策評価表を見直すタイミングで、中間年度の目標が施策評価の指標になり得ないかを検討していきたいと考えている。
- 委員 この事業は二つの側面がある。一つは、年間約8,000万円～9,000万円の助成金をかけて市民の足を確保していくことであり、もう一つは、今後、少子高齢化で利用人数がどんどん減ってくると想定されるため、新たにMaaSなどの効率的な移動手段を同時並行で検討しなければならないことである。  
最寄り駅で循環バスが走っているのを見かけるが、これは市民にとって通勤・通学等の重要な足であり、採算面に拘らず必要な交通インフラとして確保し続けることに意味があるため、成果指標は変更した方がよいと考える。  
一方で、今後は少子高齢化による輸送効率上の課題があり、地域公共交通計画にあるように、新しい移動手段の実証実験等を並行してどのようにやっていくかが重要になる。市だけの検討では限界があると思うので、スタートアップ企業との連携や、デジタル田園都市や地方創生等の国費による支援・助成メニューを活用し、予算を確保しながら、検討を進めることが有効であると考えている。  
他市ではクロズド・エリアでの自動運転バスの実証実験等の動きも聞いている。

そういったことにも取り組んでいただければと思う。

委員

一点目は成果指標について、人口減少が見込まれる中で利用者数のカウントでは、今後成果指標としては難しいと考える。指標としては、移動手段を検討して、どれくらい実現したかや、移動手段の検討を行う協議会に参加した市民の人数等が考えられる。より良いものを検討いただきたい。

二点目は、公共交通協議会の構成員を見ると、学識経験者や交通事業者、市民等で構成するとあるが、市民の参加がすごく重要だと思う。特に高齢者や障害者の移動を考えると、当事者に参加いただいたくことで、より有効なモビリティの検討ができるのではないと思う。そういった声をより有効に収集できるような体制を構築するとよいのではと考える。

三点目は、課題を踏まえた今後の取組の記載内容に、運行欠損値、運行補助、運行経費という文言があるが、説明が無いためわかりやすい表現にしていきたい。

委員長

三点目は、説明を充実していただきたい。コメントは、成果指標の検討と、市民の声を拾う手段を検討できないかという二点だった。

建設室長

成果指標については、次回、地域公共交通計画と連動させ設定できないか検討したい。

協議会は市民を含めて公共交通についての意見をもらう形で進めている。

協議会は法定で開催しなければならないものだが、まちづくり協議会の地域ごとのまちづくり計画の中でも、公共交通に対する意見をもらっている地域があるため、こちらから出向き、直接住民の声を聞き、地域に合った移動手段の検討を進めたい。

委員長

そういったことに取り組んでいるならば指標として表現してほしいということだと思う。

建設室長

地域公共交通計画との連動等いただいた意見を真摯に受けとめて、少しでも改善できないか検討していきたい。

委員

施策実現のための課題で、高齢者の移動手段の確保が課題してあげられているが、病院、買い物に行くのではなく、病院、買い物に来てもらう。これはオンラインになると思うが、他部署との連携により実現するものと思われる。

委員長

今のコメントは、例えば免許の返納やバス等の補助をされており、指標として数字を出してくることが多いが、部署が違くと分断していることが多いという意見かと思う。他の部署との協力連携についてはどうか。

建設室長

庁内で横の連携がそこまでは進んでいないという実情があるが、福祉部門とやり取りしており、連携を取りながら公共交通で拾えない部分の移動手段の確保を進めたいと考えている。

委員

公共交通の利用者数には鉄道とバスの両方含むのか。

- 建設室長                    そのとおり。
- 委員                        では、バスと鉄道と分けた方がよりの確かと思う。  
 成果指標については、それぞれの計画との連動という話が出ているが、それぞれの計画については、個別でP D C Aサイクルを回されそれぞれ評価されている。  
 施策評価では様々なことを含めてめざすまちの姿の評価をしており、それが成果指標となるので、それぞれの個別計画との連動ではなく、全体的な数値を伝えることの方が重要ではないか。計画との連動だけでは、少し足りないのではと思う。
- 委員長                    具体的にはどういう風にしたらよいか。
- 委員                        地域公共交通計画等の目標と連動してしまうと、その計画はP C D Aで評価できているため、市全体で計画を作るか作らないかということも含め全体の評価をすべきではないか。
- 委員長                    施策評価では、個別の計画を作るかどうかといった判定までは難しいと思われるが。
- 委員                        課題を踏まえた今後の取組のところには計画を策定することや計画を進めるという記載はある。そういったことを踏まえ、もう一つ上位で評価すればよいのでは。
- 委員長                    そのためには、最初に言われたように鉄道とバスを分けたり、路線の情報をしっかり把握するとか、そういう細かいデータをもつ必要がある。
- 委員                        路線情報までとは言わないが、鉄道とバスでは利用の仕方も異なり、この施策ではバス重要であるため、バスのことをきちんと書くことが必要である。  
 また、ここに個別計画の指標が並ぶのはすこし違和感がある。
- 委員                        バスについては補助金を出すことが目的ではなく、みんなが使っているという状態が一番大切であり、少子高齢化でも利用が増えるべきだと考えている。  
 バスの利用は皆さんの意識の問題が大きく、どのように誘導していくかが重要。  
 地域の足としてバスの重要性をしっかりとP Rしていただくような施策を検討いただきたい。
- 委員長                    普及啓発、啓蒙ということである。
- 建設室長                    モビリティマージンマネジメントということで市民への啓発を事業者や学校現場とも連携して、来年度から進めていこうとしており、その中で意識醸成を図りたい。
- 委員長                    ではまとめに入りたい。  
 ○現在「公共交通の利用者数」が指標だが、施策の基礎資料として、鉄道とバスそれぞれの利用者数や個別の路線の情報を整理されたい。  
 ○個別計画と総合計画との関係について整理し、次期に計画に関連した指標の見

直しをしていただけるということを強く期待したい。

- 移動困難者や高齢者の移動について、「市民の移動手段をどう確保するか」という観点（「市民の交通権」）から施策としてその位置付けをもっと明確にすべき。
- 交通協議会などで市民の声をよりよく集め、とくに移動困難の当事者の参加をすすめることができる体制を検討し、その成果を表す指標についても検討されたい。
- 福祉部局をはじめとする庁内の横の連携を強化すべきである。また新しい移動手段については民間との連携も検討されたい。

では、次の施策に移る。

【めざすまちの姿】 2 安全・都市基盤  
 【施策分野】 6 道路・交通  
 【施策】（4）すべての人にやさしい安全で快適な道路環境づくりの推進

建設室長

<都市安全部 建設室長より説明>

委員長

今の施策の方向性が四つあるが、主要な事務事業は五つある。どの内容が重複しているのか。

建設室長

道路バリアフリー化整備事業とノンステップバス購入助成事業が、道路や公共交通のバリアフリー化という施策の方向性に合致している。

委員

成果指標の自転車通行空間整備延長とノンステップバスの導入率はいずれもこの施策の成果指標としては、相応しくないのではと考える。

まず、自転車通行空間については、エリアが限定されているため、施策全体を評価するものではないと思う。また、ノンステップバスの導入率が施策の達成にどれだけ寄与しているかを考えると、寄与度低いのではと言わざるを得ない。

提案として、その代わりに成果指標と考えられるのは、都市計画マスタープランでは歩いて暮らせるコンパクトなまちを目指すことになっているため、歩道の整備が重要となる。通学路の歩道整備、生活道路における交通安全対策、道路のバリアフリー化などそれぞれの場面で歩道整備等を、成果指標にしてはどうか。

建設室長

市は道路の幅員自体が狭いため、歩道を整備するとなると用地買収の必要があり、なかなか整備率が上がらないため、そういった指標で成果を測るのは難しい側面はある。

その中で、通学路等では車両と人が歩くところの明確化のため、道路をグリーンに塗るといったことを行っているため、そういった整備等について指標にできないか検討してみたい。

委員長

すべての人にやさしい安全で快適な道路環境づくりの推進と書かれているのは、歩行者を念頭に置くということでのよいのか。

建設室長	そのとおり。
委員	自転車通行空間整備延長は一年間で整備した距離なのか。
建設室長	これまでに整備された総延長である。
委員	<p>整備できるネットワーク区域は決まっているため、この指標をみるとあまり進んでいないように見える。整備率などにした方がよいと思われる。</p> <p>もう一点は、ノンステップバスの導入率について、事業者が購入を控えているとあるが、これは市の努力により進むのか、事業者の努力により進むのかどちらか教えてほしい。</p>
建設室長	<p>自転車ネットワーク路線はおっしゃったとおり、市内の平坦部と定めており、現時点では、県道市道含めて延長13.8kmを目標に進めている。</p> <p>ノンステップバスについては、市内を走るバスは59台中49台がノンステップバスであり、導入率は83.1%となっている。</p> <p>バス事業者もバス協会など市以外の補助金も受けて導入しているため、必ずしも市だけの成果ではないということになる。</p>
委員	<p>成果指標に入れるということは市が施策をしたことによって数値が伸びるというものだと思うので、バス事業者が購入補助金を活用し結果的に上がったといったものは成果指標にふさわしくないのではと考える。</p>
委員長	<p>ここは議論の余地があると思われる。結果的には市民がサービスを享受できればよいという考え方もあり、市の行政努力が正当に評価される形で、整えたほうがよいのではないかとこの考え方もあるかと思われるが、いかがか。</p>
建設室長	<p>ノンステップバス購入補助金は国、県とも協調して実施しており、事業開始当初はそこまでのノンステップバス導入率が高くなかったため、バス事業者へ呼びかけてきた。しかし、今となっては導入率がかなり高くなってきているため、今の意見のような懸念が出てきていると思われる。今後、今の情勢に合わせた見直しも必要だと考えている。</p>
委員長	<p>指標は変更せず、施策評価表のどこかに補足説明で書いていただくことで足りると思われる。説明の充実をお願いしたい。</p>
委員	<p>他の施策にもかかわる問題だが、施策の方向性にある「地域と連携した通学路の安全対策の推進」は第11次交通安全計画や、教育委員会の宝塚市通学路交通安全プログラムにも関連するなど、道路・交通は総合的な内容なので、他のいろいろな施策と合流しているような項目になっていると思われる。</p> <p>そのため、成果指標の設定は難しいと思うが、やはり施策としてどこにつながっているのかが見えるようにしていただきたい。</p> <p>この施策評価表を見てもどの分野別計画につながっているのかわからない。</p>

委員長	<p>確かに、複数の個別計画の中から、すべての人にやさしい道路環境づくりの推進に沿った内容を繋ぎ合わせたような印象を受けるが、こういった形で施策を作ったのか教えてほしい。</p>
建設室長	<p>施策自体が幅広い範囲に及んでおり、施策の体系が少しわかりにくくなっている部分はある。</p> <p>交通安全の部局や教育委員会とも協力しながら市民の皆様に生活の中で、安全安心して使える道路や交通を提供したいという思いを持ち、そういったことがどのような施策の展開によって実現できるのかを念頭に置いて、施策を組み立てたと理解いただきたい。</p>
委員長	<p>道路のオプションとして安全安心な道路を作ることが骨格になっていると思われるが、バスが入っていることで少しわかりにくくなっている。バリアフリーに関係するところでバスも入ってきたと思われる。</p>
委員	<p>施策評価表の課題と今後の取組では、ノンステップバスと自転車通行空間整備のことしか記載がないが、道路のバリアフリーや教育委員会との連携等、他に尽力されていることについて記載を充実してはどうか。</p> <p>もう一点は、事務事業評価についてだが、通学路安全対策整備事業の成果指標1「対策完了箇所数」が、通学路合同点検によって対策箇所数が決定するため目標値の設定が困難であることを理由に目標値が毎年0になっている。これは事実であったとしても、市民の方が見たときに、対策を行っているのかが確認できないと思われる。</p> <p>対策必要箇所数を分母、対策完了箇所数を分子として割合で表す指標に変更し、実際の値を評価の理由欄等に記載しておけば、どれぐらいの指摘があってそれにどれぐらいの対応をしたかということがわかるのではないかと思われるため、検討いただきたい。</p>
建設室長	<p>課題を踏まえた今後の取組についてはもう少し加筆できないか検討し反映したい。</p> <p>事務事業評価についても、市民の方にとってよりわかりやすい内容とすべく、見直しを行い、反映できるところは反映したい。</p>
委員長	<p>ではまとめに入りたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○通学路等の歩車分離等、他の指標の追加を検討されたい。</li> <li>○「自転車通行空間整備延長」は「ネットワーク延長の整備率」とした方が相応しいのではないか。また、「すべての人にやさしい安全で快適な道路環境づくりの推進」には歩行者も含まれる。都市計画マスタープランには「あるいてくらせるまちづくり」とあり、歩道整備の進捗などを指標とすることもありえるのではないか、検討されたい。</li> <li>○本施策は幅広い分野にまたがり、個別計画との関係が複雑でわかりづらい。関連する部局が連携して施策を推進できるように今後、施策体系の枠組みの見直し検討いただきたい。</li> </ul>

委員長

○課題を踏まえた今後の取組については、取組の全体像が見えるように加筆をお願いしたい。あわせて、事務事業評価表についても市民にわかりやすくなるように整えていただきたい。

事務局

本日のこの施策についての審議は以上である。

事務局から連絡はあるか。

閉会

書面評価について未提出の方は、提出をお願いする。

次回委員会は、8月17日（木）9時30分～12時 市役所 3-3 会議室にて開催する。