

事後評価説明資料

社会資本整備総合交付金事業 「茨木市総合交通戦略」

【内容】

1. 社会資本整備総合交付金事業の事後評価制度
2. 社会資本総合整備計画で定める事業内容
3. 数値目標の達成状況と効果発現要因の整理
4. 今後のまちづくり方策
5. フォローアップ計画
6. パブリックコメントの実施
7. 今後のスケジュール

1. 社会資本整備総合交付金事業 の事後評価制度

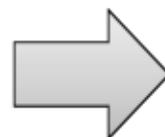
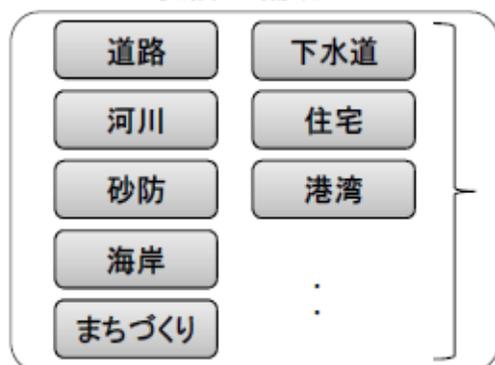
(1) 社会資本整備総合交付金の概要

社会資本整備総合交付金の概要

概要

- ◇社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。
- ◇活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備等を総合的・一体的に支援。

<従前の補助金>

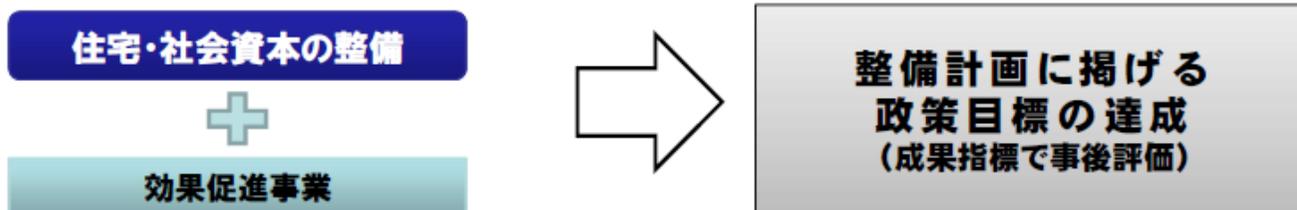


社会資本整備総合交付金

個別補助金を原則廃止

特長（従前の補助金との違い）

- ◇これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一本化・統一化
- ◇計画に位置付けられた事業の範囲内で、地方公共団体が国費を自由に充当可能
- ◇基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高める事業についても、創意工夫を生かして実施可能



住宅・社会資本の整備		効果促進事業 C
基幹事業 A <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路 ○ 河川 ○ 下水道 ○ 広域連携 ○ 市街地 ○ 住環境整備 ○ 港湾 ○ 砂防 ○ 海岸 ○ 都市公園 ○ 住宅 等 	関連社会資本整備事業 B <ul style="list-style-type: none"> ○ 各種「社会資本整備事業」 (社会資本整備重点計画法) ○ 「公的賃貸住宅の整備」 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 計画の目標実現のため基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務 ○ 全体事業費の2割目途 (例) <ul style="list-style-type: none"> ・アーケードモールの設置・撤去 ・観光案内情報板の整備 ・社会実験(レンタサイクル、自転車乗り捨てシステム…) ・計画検討(無電柱化、観光振興…)

A事業、B事業、C事業を組み合わせて、1つの社会資本総合整備計画を作成

・茨木市総合交通戦略(H24~28年度)→A事業のみで構成

(2) 事後評価とは

①事後評価の目的

- 事業の成果等を客観的に診断し、
- 今後のまちづくりを適切な方向で実施するとともに、
- 事業の成果を住民にわかりやすく説明すること

②事後評価の時期

- 交付期間（最大5年間）の終了年度または翌年度
- 翌年度から2期計画を実施する場合は、終了年度中に実施し改善方策等を反映

- 茨木市総合交通戦略は交付終了後も事業継続するため、2期計画を作成予定（H29～）

社会資本整備総合交付金交付要綱(抜粋)

第10 社会資本総合整備計画の評価

1 地方公共団体等は、社会資本総合整備計画を作成したときは、これを公表するものとする。交付期間の終了時には、社会資本総合整備計画の目標の実現状況等について評価を行い、これを公表するとともに、国土交通大臣に報告しなければならない。

③事後評価の進め方

- ・事後評価の内容及び事後評価の進め方について具体的な取決めがないため、「まちづくり交付金 評価の手引き」を活用

まちづくり交付金評価の手引き(平成20年度版)

- ・まちづくり交付金事業(現在は「都市再生整備計画事業」)を実施しようとする市町村が、都市再生整備計画の作成及び事前評価並びに事後評価等を行う際の参考となるよう作成されたもの

- ・あらかじめ作成した方法書に従って事後評価を実施
- ・事後評価時に、計測ができない指標や関連する事業が未完成の指標は、見込み値で評価し、翌年度以降に**フォローアップ**を実施

④事後評価の実施フロー

Step1
方法書の作成

方法書の作成

成果の評価

実施過程の評価

効果発現要因の整理

今後のまちづくり方策の作成

H28.10.24
庁内検討会議
での意見聴取

Step2
事業の成果及
び実施過程の
検証

H28.11.8
~H28.12.7

事後評価原案の公表

建設事業評価委員会の審議

評価結果のまとめ（事後評価シートの完成）

H29.1.25

評価結果の公表と国への報告

Step3
フォローアップ

フォローアップの実施と結果の公表

⑤茨木市建設事業評価委員会の役割と審議事項

■役割

建設事業の効率性や、その実施過程における透明性の一層の向上を図るため、**数値目標の達成状況や数値目標以外の指標による効果発現等をふまえて審議し、市長に対して意見を述べること。**

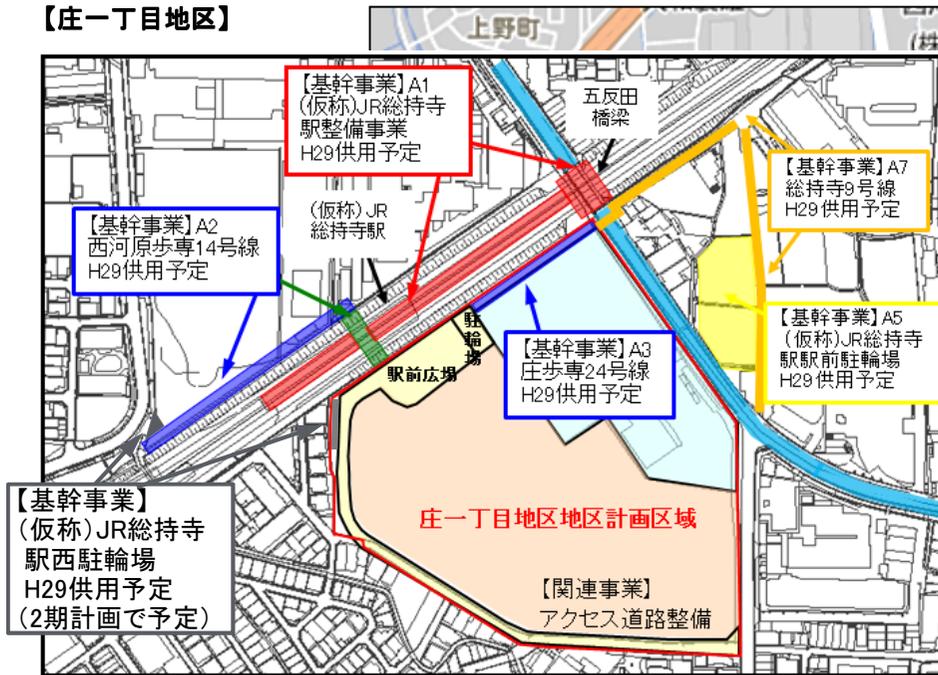
■審議事項

- 成果の評価についての意見聴取
 - ・数値指標の達成状況
 - ・その他の数値指標による効果発現の計測
- 指標ごとの効果発現要因についての意見聴取
 - ・なぜ数値指標が達成できたか（できなかったか）
- 今後のまちづくり方策についての意見聴取
 - ・事業の実施による効果発現を受けて、今後どのようなまちづくりを行っていくべきか。
- フォローアップ計画についての意見聴取

2. 社会資本総合整備計画で 定める事業内容

(1) 整備概要図

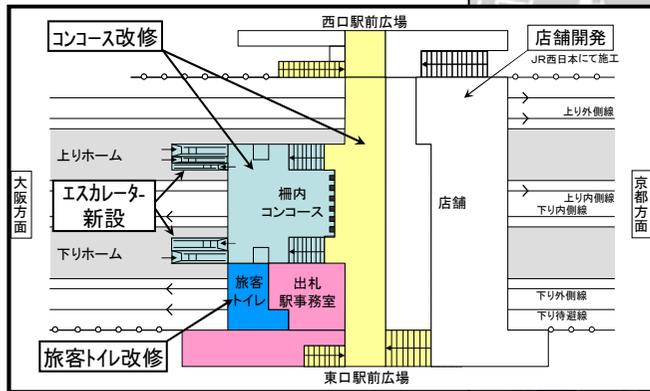
【庄一丁目地区】



位置図



【JR茨木駅】



(3) 事業実施状況写真

① (仮称)JR総持寺駅(A1)

竣工前



施工中 (H28. 10)



完成イメージ図



④ JR茨木駅駅舎改良(A8)

完成イメージ図



② 五反田橋梁(A1)

竣工前



竣工後



⑤ アクセス道路(関連事業)

竣工前



竣工後



③ 総持寺駅前線(A6)

竣工前



竣工後



⑥ JR茨木駅東口駅前広場(関連事業)

竣工前



竣工後



(4) 整備方針

計画の目標

計画の成果目標

計画の整備事業

目標①

- 交通結節機能の強化
- 活力ある居住環境の形成

地区計画区域内の
居住人口の増加

- A1 (仮称)JR総持寺駅整備
- A2 西河原歩専14号線
- A3 庄歩専24号線
- A4 庄中央線
- A5 (仮称)JR総持寺駅
駅前駐輪場
- A6 総持寺駅前線
- A7 総持寺9号線

目標②

- 五反田橋梁下を
通過する車両の
安全性向上

五反田橋梁下を
通過する車両の
桁接触事故の減少

- A1 (仮称)JR総持寺駅整備

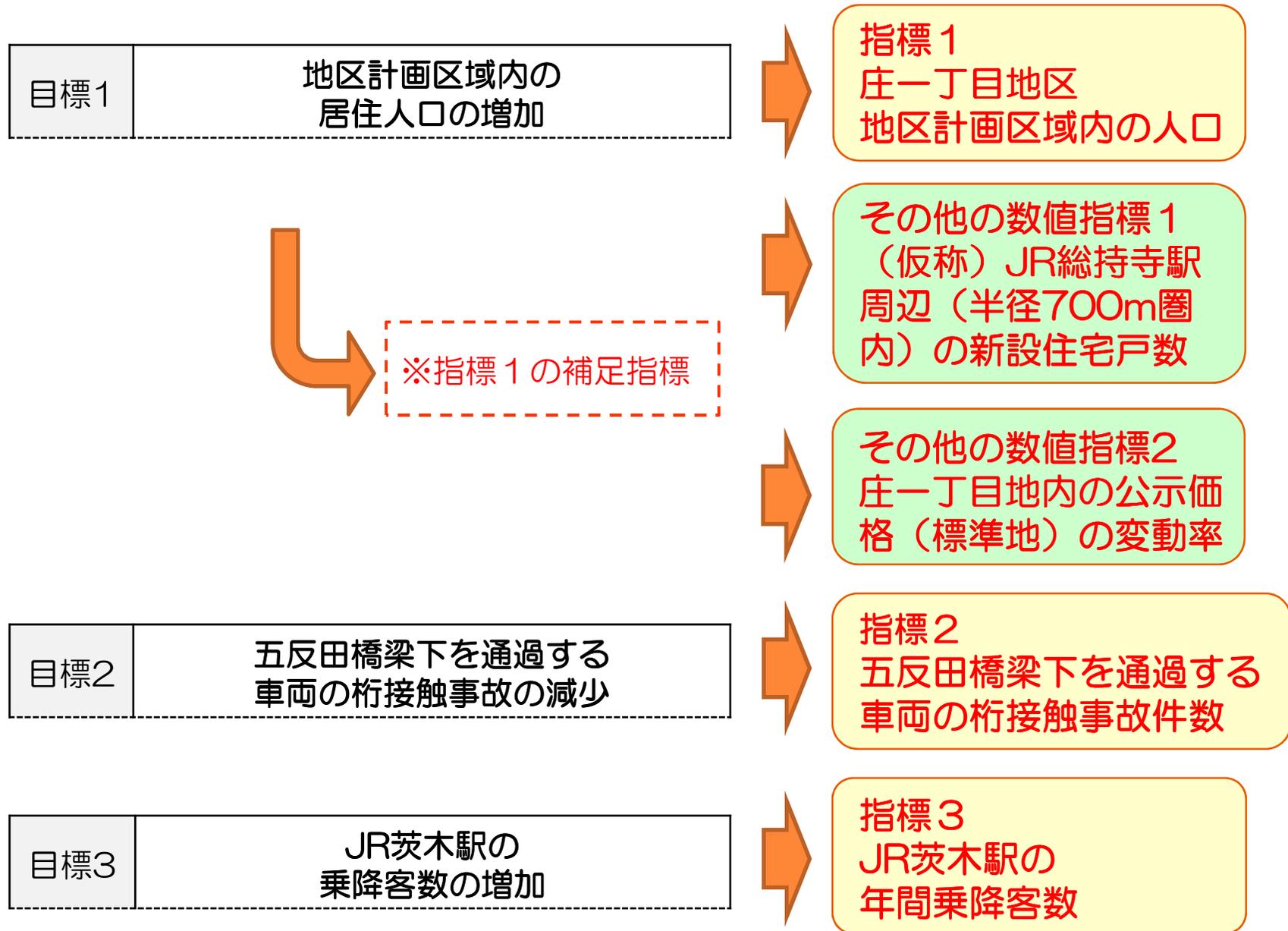
目標③

- 駅利便性の向上と
利用促進
- 駅を中心とする
市街地中心部の活性化

JR茨木駅の
乗降客数の増加

- A8 JR茨木駅駅舎改良

(5) 目標・整備方針と指標の関係



3. 数値目標の達成状況と 効果発現要因の整理

◆指標 1 : 庄一丁目地区 地区計画区域内の居住人口

【数値目標の達成状況】

①従前値の計測

- (1) 計測時期→平成24年2月（整備計画作成時）
- (2) 計測方法→地区計画区域内の駅前マンション開発が未整備のため、0と設定。

②評価値（今回）の計測

- (1) 計測時期→平成28年10月
- (2) 計測方法→住民基本台帳の住所別世帯構成一覧データ（平成28年9月末時点）より集計し、評価値（見込み値）とする。



数値目標を未達成

◆指標 1 : 庄一丁目地区 地区計画区域内の居住人口

【効果発現要因の整理】



目標値
1,200人
(平成28年度)



評価値 (見込み)
1,141人
(平成28年度)

数値目標を未達成

総合
所見

平均世帯人数 (2.7人) が予想値 (3人) よりも少なく目標値を達成できなかったが、住宅戸数では目標値400戸に対し評価値421戸で目標を達成した。

また、アクセス道路整備など都市基盤整備により居住環境が向上し、着実に人口定着が図られている。

◆その他の数値指標 1 : (仮称)JR総持寺駅 周辺(半径700m圏内)の新設住宅戸数

【数値の状況】

①従前値の計測

(1) 計測時期→平成28年9月

(2) 計測方法→平成24年度 建築確認申請より集計。

②評価値(今回)の計測

(1) 計測時期→平成28年9月

(2) 計測方法→従前値と同様の手法で集計。平成28年度の建築確認申請は平成29年4月末に公表予定。
→平成27年度分を評価値(見込み値)とする。

従前値
96戸
(平成24年度)

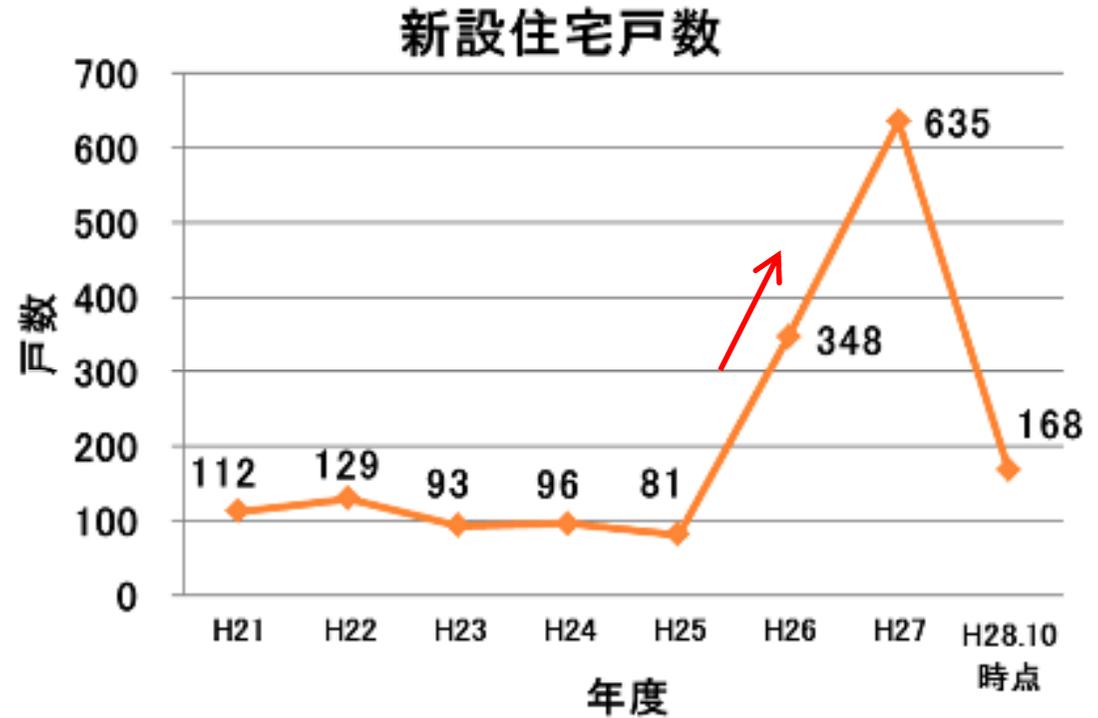
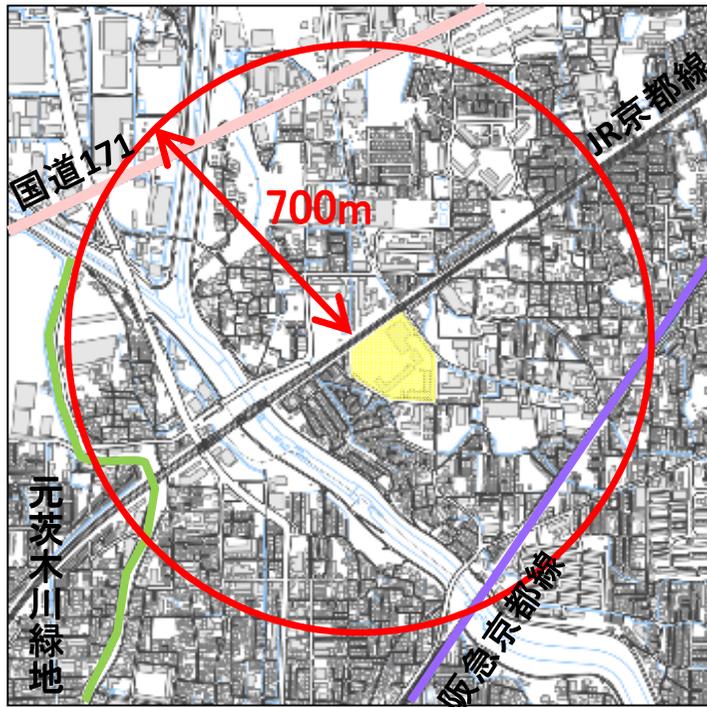


評価値(見込み)
635戸
(平成28年度)

住宅供給が増加

◆その他の数値指標 1 : (仮称)JR総持寺駅 周辺(半径700m圏内)の新設住宅戸数

【効果発現要因の整理】



H26→ライオンズ茨木A街区 (229戸)
H27→ライオンズ茨木B街区 (192戸)
J-GRAN (283戸)

総合
所見

駅周辺地域においても、駅や駅周辺道路整備などの都市基盤整備を契機とした住宅供給が増加している。

◆その他の数値指標 2 : 庄一丁目地内の 公示価格（標準地）の変動率

【数値の状況】

①従前値の計測
(1) 計測時期→平成28年9月
(2) 計測方法→平成25年 地価公示（国土交通省発刊）より算出。

②評価値（今回）の計測
(1) 計測時期→平成28年9月
(2) 計測方法→従前値と同様の手法で算出。平成28年度の価格は平成29年3月末に公表予定。 →平成27年度分（平成28年 地価公示）を評価値（見込み値）とする。

従前値
100%
(平成24年度)



評価値（見込み）
102.2%
(平成28年度)

上昇傾向

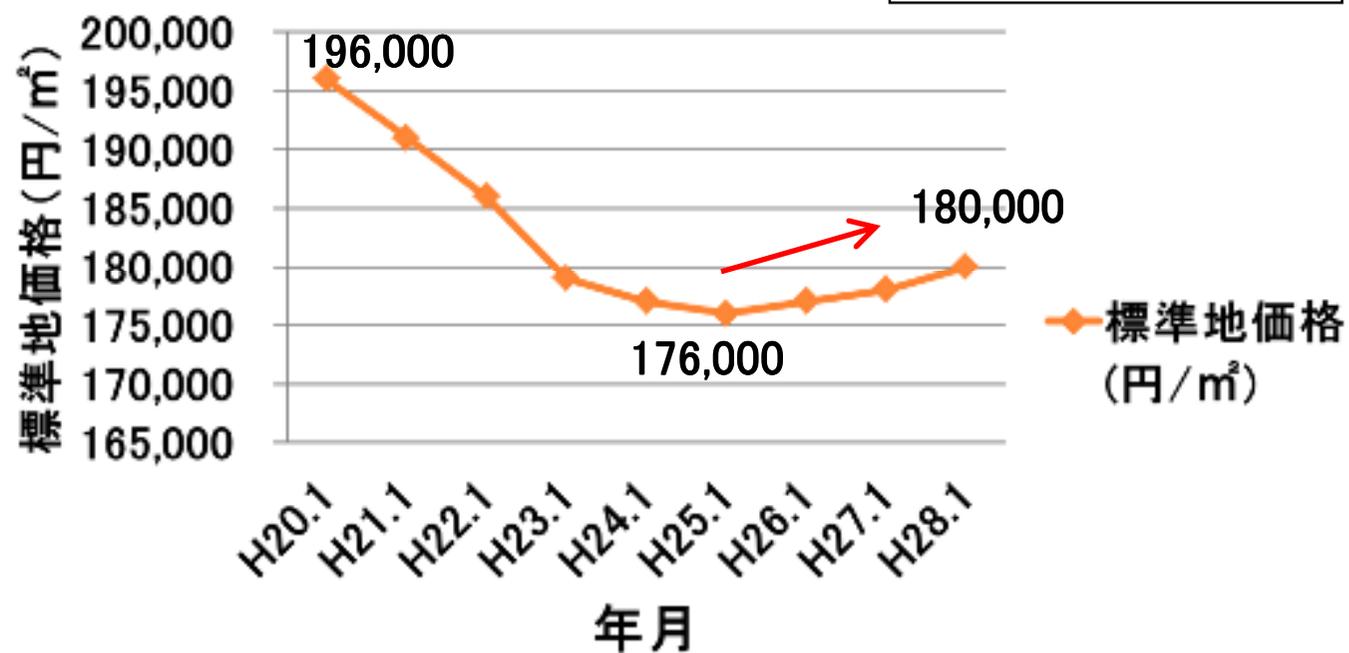
◆その他の数値指標 2 : 庄一丁目地内の公示価格 (標準地) の変動率

【効果発現要因の整理】



公示価格変動
(庄一丁目地内)

公示価格(住宅地)変動率
庄一丁目地内・・・102.2%
市域全体・・・・・・101.1%



総合
所見

都市基盤整備を契機に地価が上昇傾向であり、市域全体の住宅地の地価変動率と比べても高い。また、新駅開業後は地価がより上昇すると予想される。

◆指標 2 : 五反田橋梁下を通過する 車両の桁接触事故件数

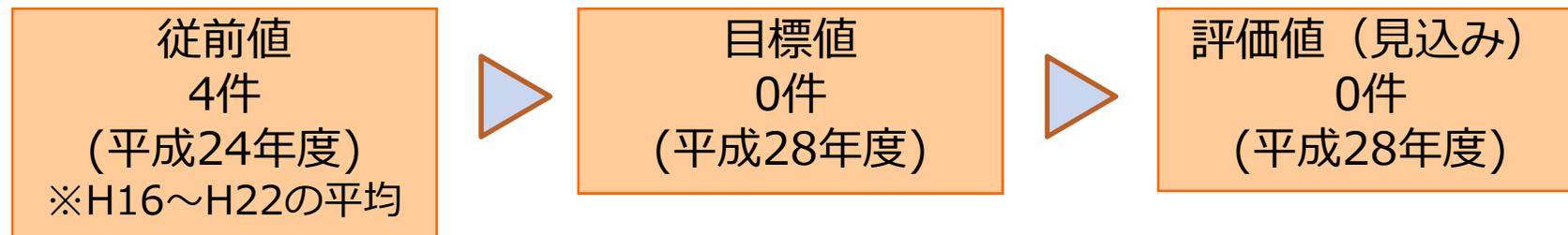
【数値目標の達成状況】

①従前値の計測

- (1) 計測時期→平成24年2月（整備計画作成時）
- (2) 計測方法→施設管理者である西日本旅客鉄道(株)に事故件数を確認。
過去7年間（H16～22）の平均値で設定。

②評価値（今回）の計測

- (1) 計測時期→平成28年10月
- (2) 計測方法→従前値と同様、平成28年度の上半期（4月～9月）と
空頭高さ改善後（平成28年7月末）の事故件数を確認。
→空頭高さ改善後の事故件数を評価値（見込み値）とする。



数値目標を達成

◆指標 2 : 五反田橋梁下を通過する 車両の桁接触事故件数

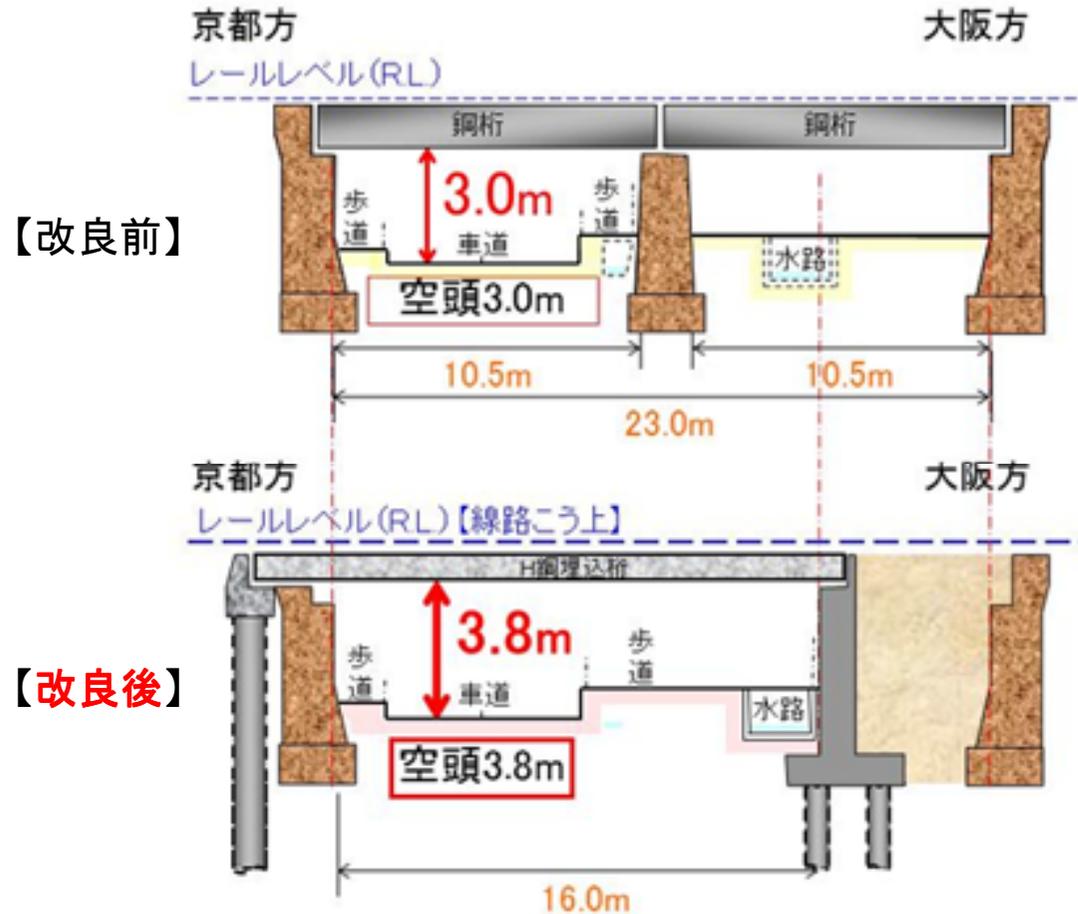
【効果発現要因の整理】

目標値
0件
(平成28年度)



評価値 (見込み)
0件
(平成28年度)

数値目標を達成



総合
所見

五反田架道橋の改築により、空頭高さが3.0mから3.8mに改善され、車両の桁接触事故が無くなり、通行の安全性が向上した。また、大型バス(3.7m)や大型緊急車両の通行が可能となり、交通の利便性や防災機能が向上した。

◆指標3：JR茨木駅の乗降客数の増加

【数値目標の達成状況】

①従前値の計測

- (1) 計測時期→平成26年3月（整備計画変更時）
- (2) 計測方法→西日本旅客鉄道（株）が公表する平成24年度JR茨木駅一日平均乗車人員より算出。
(乗降客数＝一日平均乗車人員×2×365日)

②評価値（今回）の計測

- (1) 計測時期→平成28年9月
- (2) 計測方法→従前値と同様の手法で算出。平成28年度の一日平均乗車人員は平成29年5月末に公表予定。
→平成27年度の一日平均乗車人員から乗降客数を算出し、評価値（見込み値）とする。

従前値
32,352,870人／年
(88,638人／日平均)
(平成24年度)



目標値
33,812,870人／年
(92,638人／日平均)
(平成28年度)



評価値（見込み）
35,129,060人／年
(96,244人／日平均)
(平成28年度)

数値目標を達成

◆指標 3 : JR茨木駅の乗降客数の増加

【効果発現要因の整理】

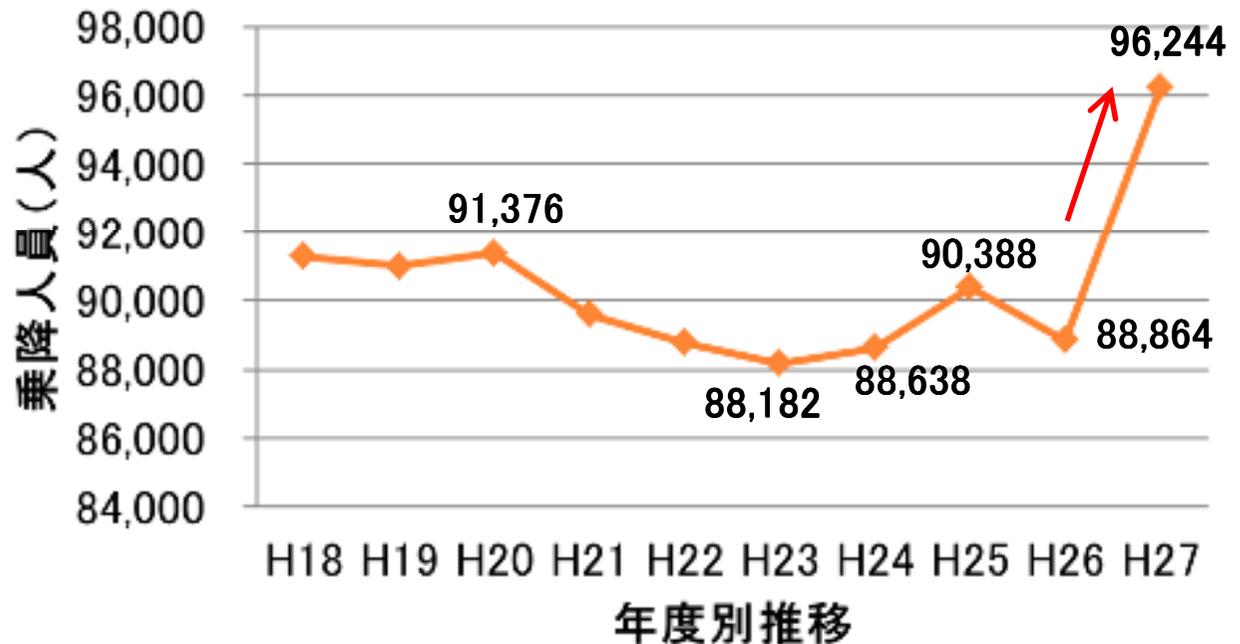
目標値
33,812,870人／年
(92,638人／日平均)
(平成28年度)



評価値 (見込み)
35,129,060人／年
(96,244人／日平均)
(平成28年度)

数値目標を達成

日平均乗降人員推移 (JR茨木)



立命館大学開学、JR茨木駅東口駅前広場供用開始 (H27.4月)



立命館大学開学に伴う駅利用者の増加に加え、駅東口駅前広場の整備 (人工地盤やエスカレーター等) により、交流空間の創出など駅利用者の利便性が向上した。今後も駅構内の整備等、更なる駅利用者の増加が見込まれる。

◆定性的な効果発現状況

・障がい者団体と駅および駅周辺道路のバリアフリー化について意見交換することで、誰もが利用しやすい施設整備に配慮することができた。

・駅の完成イメージパースや五反田橋梁の空頭高さ改善PR文書を工事仮囲いに掲示することで、地域住民の駅開業に向けた機運を高めることができた。

・新駅や周辺道路整備が評価され、学校法人・追手門学院が周辺地区（東芝大阪工場跡地）に新キャンパスの開学と中・高等学校を移転することが検討されている。

◆実施過程の評価

【住民参加プロセスの実施状況】

実施内容	実施年度・実施結果	今後の対応方針等
茨木市総合交通戦略協議会、茨木市自転車利用環境整備計画協議会、茨木市バリアフリー基本構想協議会への市民委員の参加	【実施年度】 H25～H27年度 【実施結果】 対象地区を含む中心市街地の活力創出やバリアフリー化に向けた検討において、市民委員を公募し意見収集を行った。	今後も駅および駅周辺道路整備のバリアフリー化等について意見収集を行い、関係機関と協議のうえ検討していく。

【持続的なまちづくり体制の構築】

実施内容	実施予定	今後の対応方針等
茨木市バリアフリー基本構想協議会	各年度1回予定	重点整備地区内における事業計画として、関係機関と協議のうえ検討していく。

4. 今後のまちづくり方策

(1) まちの課題の変化

達成されたこと

新たな課題

・都市基盤整備を契機に住宅需要が高まり、活力ある居住環境の形成。

・五反田架道橋の改築により、大型バスや大型緊急車両の通行が可能となり、交通の利便性や防災機能が向上。

・居住人口や大型車両の増加により、歩行者・自転車・自動車の通行空間の分離など道路整備による交通ネットワークの早期構築の必要性。

・(仮称)JR総持寺駅開業をいかした賑わい創出など地域の魅力向上の必要性。

(2) 今後のまちづくり方策

- ・2期計画として、阪急総持寺駅西口交通広場の整備が予定されており、駅前広場に乗り入れるバス路線の開設など総持寺地域の交通利便性の向上を図る。
- ・継続中の歩道整備工事等を早期に完成させ、安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの充実を図る。
- ・(仮称)JR総持寺駅開業をいかした賑わいの創出等により、地域の魅力向上を図る。
- ・JR茨木駅構内(エスカレータ設置等)や店舗開発により、駅利用者の利便性向上や利用促進を図るとともに、西口駅前広場の再整備等により市の玄関口としてのイメージアップやにぎわい創出を図る。

(3) 整備事業の概要 (H29以降)

交付対象事業(基幹事業のみ)

番号	事業種別	要素事業名	事業内容	事業実施期間(年度)					事業費 (百万円)	備考
				H29	H30	H31	H32	H33		
A1	都市交通	(仮称)JR総持寺駅整備事業	鉄道駅設置 架道橋(五反田橋梁)改築	■	■				6,244	
A2	道路	西河原歩専14号線	自由通路・歩道整備 (L=165m/W=4.0~4.5m)	■	■				410	
A3	道路	庄歩専24号線	歩道整備 (L=80m/W=5.0m)	■	■				32	
A4	道路	庄中央線	歩道整備 (L=420m/W=12mうち歩道2.5m「両側」)	■	■	■	■		533	別計画 へ移行
A5	道路	(仮称)JR総持寺駅駅前駐輪場	駐輪場整備 (A=1,776㎡)	■	■				386	
A6	道路	総持寺駅前線	歩道整備(L=1,200m/W=12~13m うち歩道2.5~3.0m「両側」)	■	■	■	■		2,315	別計画 へ移行
A7	道路	総持寺9号線	付替え道路整備(L=220m/W=5.0~6.5m) 横断歩道橋設置	■	■	■	■		388	別計画 へ移行
A8	都市交通	JR茨木駅駅舎改良事業	鉄道駅改良 (エスカレーター5基設置、トイレ改修等)	■	■				2,190	
-	都市交通	(仮称)JR総持寺駅西駐輪場	駐輪場整備 (A=150㎡)	■	■				30	新規 事業
-	都市交通	阪急総持寺駅西口駅前交通広場	交通広場整備 (A=2,900㎡)			■	■		818	新規 事業

5. フォローアップ計画

○フォローアップの実施

①フォローアップの対象となる指標

- 数値目標の達成状況を「見込み」で評価を実施した指標
- 交付終了後1年以内に達成見込み「あり」とした指標
- 今後のまちづくり方策において「改善策」を必要とする場合

②フォローアップ計画

- 指標を全て「見込み」で実施したため、フォローアップを実施する
- JR新駅開業（平成30年春）後の平成30年5月頃等に実施予定

指 標		評価値		1年以内の達成見込みの有無
		見込み	目標達成度	
指標 1	庄一丁目地区 地区計画区域内の人口	見込み	△	なし
指標 2	五反田橋梁下を 通過する車両の 桁接触事故件数	見込み	○	—
指標 3	JR茨木駅の 年間乗降客数	見込み	○	—
その他の 数値指標 1	(仮称)JR総持寺 駅周辺（半径 700m圏内）の 新設住宅戸数			
その他の 数値指標 2	庄一丁目地区 の公示価格の 変動率			



フォローアップ計画		
予定時期	計測方法	その他特記事項
平成30年 5月	住所別世帯構成一覧の住民基本台帳人口（平成30年3月末）を平成30年5月に集計し確定値とする。	—
平成30年 5月	平成29年度の事故件数を平成30年5月にJR西日本に問い合わせ、確定値とする。	—
平成30年 5月	平成29年度の乗車人員を平成30年5月にJR西日本に問い合わせ、平成29年度の年間乗降客数を算出し、確定値とする。	—
平成30年 5月	平成29年度の新設住宅戸数を平成30年5月に建築確認申請より集計し、確定値とする。	—
平成31年 3月	平成31年3月に国土交通省が公表する地価公示価格を用いて算出し、確定値とする。	—

6. パブリックコメントの実施

パブリックコメントの実施

→茨木市建設事業評価委員会の開催に先立ち、事後評価原案を公表

公表資料	社会資本整備総合交付金事業 「茨木市総合交通戦略」 事後評価シート（原案）
公表場所	ホームページ、担当課窓口、市役所情報ルーム
意見募集期間	平成28年11月8日から平成28年12月7日まで
意見の受付方法	担当課へFAX、電子メールの送信もしくは 書面を直接提出
意見募集結果	1人 3件

提出された意見等及び市の考え方

○全体について

No.	意見の概要	市の考え方
1	市総合交通戦略と第5次総合計画との整合性について、丹念に説明されたい。	第5次総合計画の取組である、（仮称）JR総持寺駅をいかした都市づくりや魅力ある中心市街地・駅周辺の整備を実施するにあたり、社会資本総合整備計画「茨木市総合交通戦略」を作成し、計画の目標を定め、事業を実施しています。
2	（仮称）JR総持寺駅をいかしたまちづくりを、どのように考えているか、方向性を説明されたい。	（仮称）JR総持寺駅を安威川東部地域の新たな交通結節点とすることにより、阪急総持寺駅や東芝大阪工場跡地との連携やネットワークが形成され、商業等の活性化が期待され、活力ある魅力的なまちづくりの推進が図られると考えています。
3	追手門学院（中・高）東芝跡地に移転と仄聞した、見通しを説明されたい。	学校法人・追手門学院が東芝大阪工場跡地に新キャンパスの開学と中・高等学校の移転を検討されています。

7. 今後のスケジュール

今後のスケジュール

- 事後評価シート(原案)の公表(パブリックコメント)
 - ・平成28年11月8日から12月7日の1ヶ月間 ※実施済
- 建設事業評価委員会の開催(平成29年1月25日)
- 次期整備計画(2期)の作成(平成29年2月)
- 事後評価結果の国への報告(平成29年3月)
- 整備計画(第5回変更)を国へ提出(平成29年3月)
 - ※事業費を実績値に修正
- 次期整備計画(2期)を国へ提出(平成29年3月)
- 事後評価シートの公表(平成29年4月～)
 - ・ホームページ、市役所情報ルーム、担当課窓口にて公表
- フォローアップの実施(平成30年5月、平成31年3月)