

評価指標と目標値 及び評価方法 について

(1) 評価指標と目標値について【p99】

①基本的な考え方

目標値の設定に際しては、以下の点を考慮して検討を行います。

○本計画のまちづくりの方針と紐づけて、どのような目標値が適切かどうか

○継続的に算出・計測が可能かどうか

○本市が目指す都市の将来像を評価・判断できるものであるかどうか

👉 第3章「未来につなぐ都市づくりプランのまちづくりの基本方針」の誘導する都市活動のイメージとの整合性を確認

👉 第7章「誘導施策」の達成状況に関するもの

立地適正化計画の評価方法について

調査結果から、立地適正化計画で設定されている評価指標は、「居住」「都市機能」「公共交通」に大別されます。

また、令和2年9月に「防災指針の検討」に関する項目が追加されるとともに、多くの都市が立地適正化計画策定後、概ね5年が経過し、計画の評価・見直し時期を迎えています。

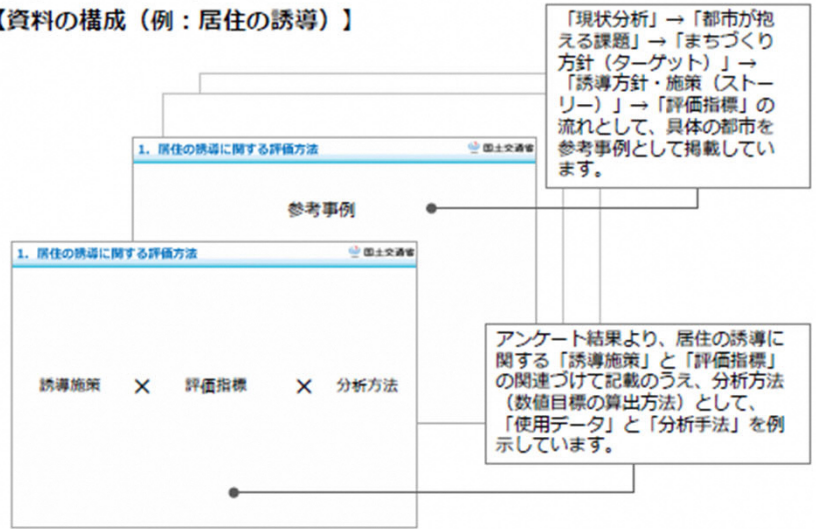
以上を踏まえて、本事例集では、「居住」「都市機能」「公共交通」「防災」「施策の達成状況」の5つの項目における評価方法を具体的な事例に基づいてとりまとめました。

【本事例集の位置づけ】

【資料の構成（例：居住の誘導）】



「立地適正化計画作成の手引き」における「目標値」「評価方法」の参考資料として、実際に立地適正化計画に設定されている評価指標と具体的な事例を挙げてとりまとめています。



(参考) 立地適正化計画の目標・KPI事例集 (国土交通省都市局)

👉 「居住」「都市機能」「公共交通」「防災」「施策の達成状況」の指標を検討

マスタープラン まちづくり の基本目標	第3章 未来につなぐ都市づくりプランまちづくりの基本方針 (素案38-39ページ)		第8章 誘導施策 (代表的なものを抜粋) (素案90-100ページ)	第9章 評価指標 (案)	第1章 本プランが目指すもの
ターゲット	ストーリー	(誘導する都市活動のイメージ)			
宇治らしさを活かした 選ばれた都市づくり	○拠点の役割に応じた充実・強化		<p>①拠点ごとの都市機能の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中宇治地域における多機能・複合施設の整備 ・第2期宇治市観光振興計画 ・まちづくりの拠点となる駅周辺整備の推進 (JR六地蔵駅) ・新名神開通の機会を活かした道路交通網の充実 ・近鉄小倉駅周辺地区まちづくり関連事業 (基本計画の策定：駅前広場・自由通路整備など) ・(仮称)西小倉地域小中一貫校の整備とその跡地利用の検討 <p>②地域と地域が相互に連携し支え合う都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画手法等の活用 (宇治市まちづくり・景観条例) 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域ブランド調査魅力度 全国ランキング ●市内鉄道駅乗降客数 ●駅周辺の歩行者数※ ●観光客の満足度 (飲食・お土産・標識・交通など) 	宇治市の特徴を活かした本プランによるまちづくりを通じて、宇治市に愛着を持って住み続けたい、宇治市で働きたい、宇治市を訪れたいと思える人を増やし、持続可能なまち・宇治市の実現を目指していきます。
	<p>本市の主要な鉄道駅周辺は都市計画マスタープランにおいて拠点(中枢/連携/地域)に位置付けられており、各種都市機能集積が一定見られます。しかし、人口減少は続いており、将来推計でもその減少傾向が続く見込みであり、今後、人口減少に伴って、人口密度の低下やそれに伴う空き家の増加など様々な問題の発生も予想されます。そのため、拠点を中心に生活利便サービスを受容できるように、公共交通ネットワークの充実を図りながら、各拠点に求められる役割の明確化とそれに合わせた都市機能の充実・強化を図っていきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・観光に訪れる人や市民が賑わいを感じながら楽しんで買い物ができる ・駅前へのアクセス性が向上し、生活利便性が高まると共に、更なる賑わいが生まれている ・通勤途中などの際に気軽に行政手続きができる ・駅周辺エリアに地域交流施設ができ、様々な世代が気軽に集まれる交流スペースができている 	<ul style="list-style-type: none"> ●誘導施設の徒歩圏カバー率※ ●市民の定住意向 ●滞在人口率 (平日14時の滞在人口 ÷ 夜間人口) ●製造品出荷額 		
多様な住まい方 働き方を支える 都市づくり	○多様な暮らしに対応できるまちづくり			<p>①住み続けたいと思える良好な住環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空き家活用子育て世帯住宅確保支援事業 (三世帯近居住宅支援事業補助金) ・市営住宅の子育て世帯等の特定目的優先入居 ・市民活動の拠点となる複合・多機能型の公共施設の整備 ・都市計画手法等の活用 (市街化調整区域の地区計画等の検討) <p>②人にやさしく快適な住環境・都市施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域資源の活用による遊びや学び、交流の場の確保 ・民間施設の有効活用 <p>③働く場の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宇治市産業戦略 (改訂版) ・都市計画手法等の活用 (居住誘導区域) 	
	<p>本市は、京都や大阪方面への交通利便性が高くベッドタウンとしての役割を果たすとともに、京都府南部地域において、雇用の場の提供や地域経済をけん引する役割も担っています。このように古くからの既成市街地とその周辺に計画的に整備された住宅地を抱える住宅都市、雇用の場を抱える工業都市、歴史文化資源を抱える観光都市など様々な顔を持っています。そのため、引き続き社会状況や人口動向が大きく変化していく中で、従来のようなライフスタイルだけでなく、ライフステージにあった暮らし方、職住近接の生活の実現、新たな生活様式への対応など多様な暮らしに対応できるまちづくりを進めていきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前マンション建設や、子育て・子育てにやさしいまちづくりが進み、働き盛りの若い世代が増えてきている ・空き家を活用して、地域住民が気軽に集まれる交流スペースができている ・市内に働く場が出来て、職住近接の住みやすいまちになっている ・豊かな自然環境とふれあう場で、その恩恵を感じる暮らしができている 			
総合的に災害リスクに 対応できる都市づくり	○安全・安心な環境づくり		<p>①土砂災害対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発規制・土地利用誘導 ・都市再生特別措置法による建築・開発行為の届出 ・ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発 <p>②水害対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雨水貯留施設の整備 ・開発等における雨水流出抑制対策 ・自主防災組織の活動促進・支援 ・多様な情報手段の充実 <p>③地震対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宇治市建築物耐震改修促進計画 ・住宅、市有建築物の耐震化 	<ul style="list-style-type: none"> ●自主防災組織の組織率 ●防災出前講座等の開催数 ●雨水流出抑制施設貯留量 ●西宇治地域における概ね10年に1回程度発生する降雨に対する浸水箇所解消率 	
	<p>本市における災害リスクとして、ゲリラ豪雨や台風等による浸水、土砂災害などが挙げられます。定住人口の確保の観点より安全・安心に暮らせる居住環境の確保と、事業者の操業環境の確保や観光客が安心して観光できる環境づくりなど様々な観点を考慮し、災害リスクに適切に対応した、ソフト面・ハード面の対策を組み合わせ合わせた総合的な防災対策による安全・安心な環境づくりを進めていきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・内水被害対策や土砂災害対策が進み、安心・安全に暮らせる場所が広がっている ・みんなが住んでいる地区のハザードエリアや避難場所(安全な場所)を理解し、災害に備えた暮らしができている ・災害時の外国人支援体制を構築するなど外国人観光客にも配慮した防災まちづくりが進みつつある 			
地域と地域が相互に連携し 支え合う都市づくり	○公共交通が利用しやすい交通環境づくり		<p>①公共交通が利用しやすい環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画手法等の活用 (都市機能誘導区域) ・まちづくりの拠点となる駅周辺整備の推進 (JR六地蔵駅、近鉄小倉駅) ・地域公共交通計画の作成の検討 ・宇治市交通バリアフリー全体構想 <p>②公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校、企業などに向けた利用啓発の実施 ・イベント出展等による積極的な情報配信 ・交通空白地有償運送 ・高齢者買物移動支援事業 	<ul style="list-style-type: none"> ●居住誘導区域内における公共交通利用圏カバー率 ●交通事故発生件数 ●公共交通の機能分担率※ ●市内鉄道駅乗降客数 	
	<p>本市は、鉄道網が充実している一方で、バス・徒歩の交通分担率は小さく、自動車・自家用車への依存度が比較的高いライフスタイルがうかがえます。今後もこのような状況が続くと、人口減少の進行とあいまって、バス路線の維持が困難となり、公共交通にアクセスできない地域で暮らし住民の生活利便性が著しく低下することが懸念されることから、自家用車がなくても生活ができるように、充実した鉄道網を活かしつつ、バス等も含めて総合的に公共交通が利用しやすい交通環境を維持する取り組みを進めていきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車中心だった駅前空間が歩いて楽しめる空間になっている ・まちづくりと連携した取組や利用啓発などにより、既存公共交通が維持されている ・高齢者の外出支援の取組やバリアフリー対応の車両導入により、公共交通の利用者が増えている ・まちなかで気軽にカーシェアが利用できる環境が整ってきた 			