

1. 計画の目標値及び評価指標の設定

(1) 目標値の考え方

まちづくりの方針に基づき、「都市機能」「居住」「公共交通」「防災」等の分野に関する評価指標及び目標値を設定します。

【まちづくりの方針】	【評価分野】
① 拠点機能の集積や生活サービス機能の維持・向上による魅力のあるまち	都市機能
② 生活サービス機能や地域コミュニティが維持された暮らし続けられるまち	居住
③ 公共交通が利用しやすく、自家用車に頼らずとも誰もが心地よく生活できるまち	公共交通
④ 誰もが安全で安心して暮らし続けられるまち(※防災指針に位置付け)	防災

(2) 定量的な目標値の設定

立地適正化計画は20年後を見据えた長期的な視点で、都市の体質改善を図っていく計画であることから、目標年次を計画作成から20年後の令和27年度に設定し、誘導施策等の発現効果を見ながら、必要に応じて計画の変更・見直しを実施していきます。

また、目標年次に向けて継続的に取組状況をモニタリングするために、可能な限り標準的な評価指標を設定し、継続的かつ定量的に都市の状況を把握できる評価指標（直接指標・間接指標）を設定します。

計画の目標値及び評価指標は、目指すべき都市像に対して都市の体質がどの程度改善されているか、施策の効果がどの程度発現しているかを計測するものとして、客観的かつ定量的な分析・評価ができるように設定します。

表 評価指標と目標値

分野	No	評価指標の設定	基準値	目標値
都市機能	①	都市機能誘導区域における誘導施設の割合(★)	●●% (令和6年)	■■% (令和22年)
居住	②	居住誘導区域における人口の割合(★)	●●% (令和2年)	■■% (令和22年)
公共交通	③	公共交通沿線における人口の割合(☆)	●●% (令和2年)	■■% (令和22年)
防災	④	災害リスクが高い地域に居住する人口の割合(☆)	●●% (令和2年)	■■% (令和22年)

表 評価指標の定義

指標	定義	意味	評価指標例
直接指標(★)	直接効果の発現状況	施策の実施量	居住と都市機能の誘導状況を把握する指標
間接指標(☆)	間接効果の発現状況	施策の実施によるコンパクトシティに関連する影響度	防災・公共交通・財政・土地利用等の観点から、公共交通等のサービス改善や行政効率化にどれだけ寄与したか等を図る指標

① 都市機能誘導に関する評価指標

■ 誘導施設の都市機能誘導区域内の立地割合

評価指標	誘導施設の都市機能誘導区域内の立地割合(%)
指標の種類	直接指標
基準値・目標値の算出	算出式: 誘導施設の都市機能誘導区域内立地数 / 誘導施設の市全体立地数 * 100 【見直しのタイミング】 5年ごとの計画見直し時において、誘導施設の立地状況を参考に、目標値を見直す必要がある場合には、修正するものとする
目標値の考え方	都市機能誘導区域内への誘導施設の維持・誘導を図ることにより、誘導施設を集積させ都市機能誘導区域内の立地割合を一定以上確保することを目指すもの
期待される効果	生活サービス施設の分散立地、衰退が懸念される中、各拠点(都市拠点、地域拠点、生活拠点)として、適切な都市機能の集積・強化が図られることにより、拠点のにぎわいや活力の創出が期待される
使用するデータ	独自調査(施設ポイントデータ) 都市機能誘導区域 GIS データ
評価頻度	おおむね5年ごと

② 居住誘導に関する評価指標

■ 居住誘導区域における人口の割合

評価指標	市全体の人口に占める居住誘導区域内人口割合(%)
指標の種類	直接指標
基準値・目標値の算出	算出式: 居住誘導区域内の人口 / 市全体の人口 * 100 【見直しのタイミング】 5年ごとの計画見直し時において、国勢調査の公表値及び社人研推計値を参考に、目標値を見直す必要がある場合には、修正するものとする
目標値の考え方	居住誘導区域内への居住を促進することにより、居住誘導区域内の人口割合を一定以上確保することを目指すもの ※居住誘導区域内人口の 2040 年の趨勢値(国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に基づき算出)は基準値より減少することから、基準値と同水準を目標値として設定
期待される効果	市全体として人口が減少する中、居住誘導区域内への住宅の新規立地が図られることにより、生活サービスの維持につながり、良好な居住環境が保たれることが期待される
使用するデータ	国勢調査(250m メッシュ人口データ) 居住誘導区域の区域データ
評価頻度	おおむね5年ごと

③ 公共交通に関する評価指標

■ 公共交通沿線における人口の割合

評価指標	居住誘導区域内における鉄道駅又は基幹的なバス路線の徒歩圏の徒歩圏人口カバー率(%)
指標の種類	間接指標
基準値・目標値の算出	算出式:居住誘導区域内の鉄道駅又は基幹的なバス路線の徒歩圏の徒歩圏*人口/市全体の人口*100 【見直しのタイミング】 5年ごとの計画見直し時において、鉄道駅又は基幹的なバス路線の徒歩圏の徒歩圏人口を参考に、目標値を見直す必要がある場合には、修正するものとする ※公共交通機関の徒歩圏は鉄道駅 1km、基幹的なバス路線 300m で設定
目標値の考え方	コンパクト・プラス・ネットワークの観点から鉄道駅又は基幹的なバス路線の徒歩圏を維持する、かつ公共交通に徒歩でアクセスできる人口を一定数以上確保することを旨とするもの ※鉄道駅又は基幹的なバス路線の徒歩圏の徒歩圏人口の 2040 年の趨勢値(国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に基づき算出)は基準値より減少する。適切に公共交通沿線に人口を誘導し、人口割合を維持したとしても、利用者が少なく採算性が低いことも考慮し、利便性を確保しながら運行頻度等を調整することで、基準年と同水準の公共交通ネットワークを維持する目標値を設定
期待される効果	公共交通サービスの維持・衰退が懸念される中、鉄道駅又は基幹的なバス路線の徒歩圏に徒歩でアクセスできる人口が確保されることで、拠点間の公共交通ネットワーク確保につながり、都市全体の公共交通の利便性向上が期待される
使用するデータ	国勢調査(250m メッシュ人口データ) 独自調査(鉄道駅・バス停留所のポイントデータ)
評価頻度	おおむね5年ごと

④ 防災まちづくりに関する評価指標

■ 災害リスクが高い地域に居住する人口の割合

評価指標	浸水想定区域(洪水)計画規模(L1)3.0m 以上の区域内の人口割合(%)
指標の種類	間接指標
基準値・目標値の算出	算出式:浸水想定区域内(洪水) 計画規模(L1)3.0m 以上人口/市全体の人口*100 【見直しのタイミング】 5年ごとの計画見直し時において、逃げどきマップ(ハザードマップ)を参考に、目標値を見直す必要がある場合には、修正するものとする
目標値の考え方	災害リスクが高いエリアにおける人口動態を把握し、想定される発生確率や浸水に応じた防災対策等の必要性を検討することで、災害リスクに応じた施策を実施した上で、安全性を担保しながら、災害リスクが低い居住誘導区域内への移転促進を目指すもの

期待される効果	災害が激甚化・頻発化する中、災害リスク規模だけではなく、発生確率も踏まえて把握し、ハード、ソフトの防災対策を組み合わせることで、市民の生活安全性の向上が期待される
使用するデータ	国勢調査(5mメッシュ人口データ) 国土数値情報浸水想定区域データ(2023年) 国土数値情報土地利用細分メッシュデータ(100mメッシュ)(2021年)
評価頻度	おおむね5年ごと

2. 計画の評価・見直し

立地適正化計画の考え方や都市計画運用指針等を踏まえ、安中市における「評価・見直しの考え方」を下記の通りとします。

【評価・見直しの考え方】

立地適正化計画は、長期的に都市の体質改善を図っていく計画であるため、施策の実施状況や目標値の到達度を確認しながら、必要に応じた見直しを図ることで、計画の実行性を高めていくことが重要になります。

そのため、本市においては、PDCAサイクルの考え方に基づき、進捗管理を実施していきます。具体的には、計画（Plan）に基づく取組の確実な実行（Do）に加え、立地適正化計画や防災指針に位置付けた取組状況の確認や関連する都市計画制度の運用状況のモニタリング評価（Check）を通して、取組の着実な実施を図っていきます。

また、おおむね5年ごと実施する法定評価では、取組の達成状況等を検証・評価した上で、施策や目標値等の見直し・計画の改善（Act）を図るとともに、都市計画審議会に報告します。必要に応じて、立地適正化計画の見直し（Plan）を図っていくことで、計画の実行性を高めていきます。

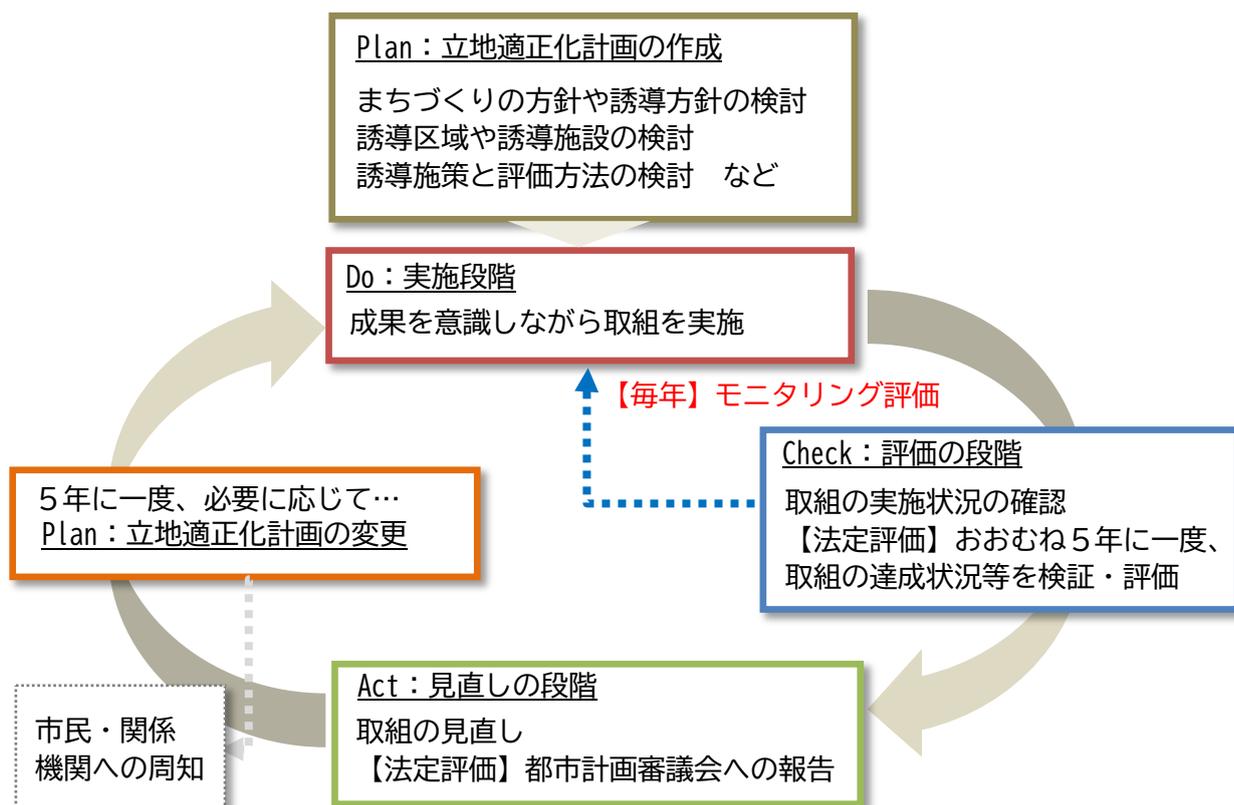


図 安中立地適正化計画におけるPDCAサイクル