

# 第7章 施策の達成状況に関する評価方法の検討

## 1. 計画の評価と見直しについて

本計画は、概ね20年後（2040年度）を展望する長期的な計画ですが、都市再生特別措置法や都市計画運用指針では、概ね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について、調査・分析および評価を行い、計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討し、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましいとされています。

燕市においても概ね5年毎を目安に、目標指標や効果指標のほか「都市構造の評価に関するハンドブック」に基づく指標の評価を行い、効果を持続させる視点、状況を改善する視点を持って、都市機能や居住の適切な立地誘導に向けた施策の見直しを行います。

なお、その際は、都市計画審議会に評価および見直しの過程や結果を諮り、その結果を市報などにより広く市民へ公表することを基本とします。

また、評価、見直し等にあたっては、関連性の深い燕市都市計画マスタープランの進行管理とも整合を図ることとします。

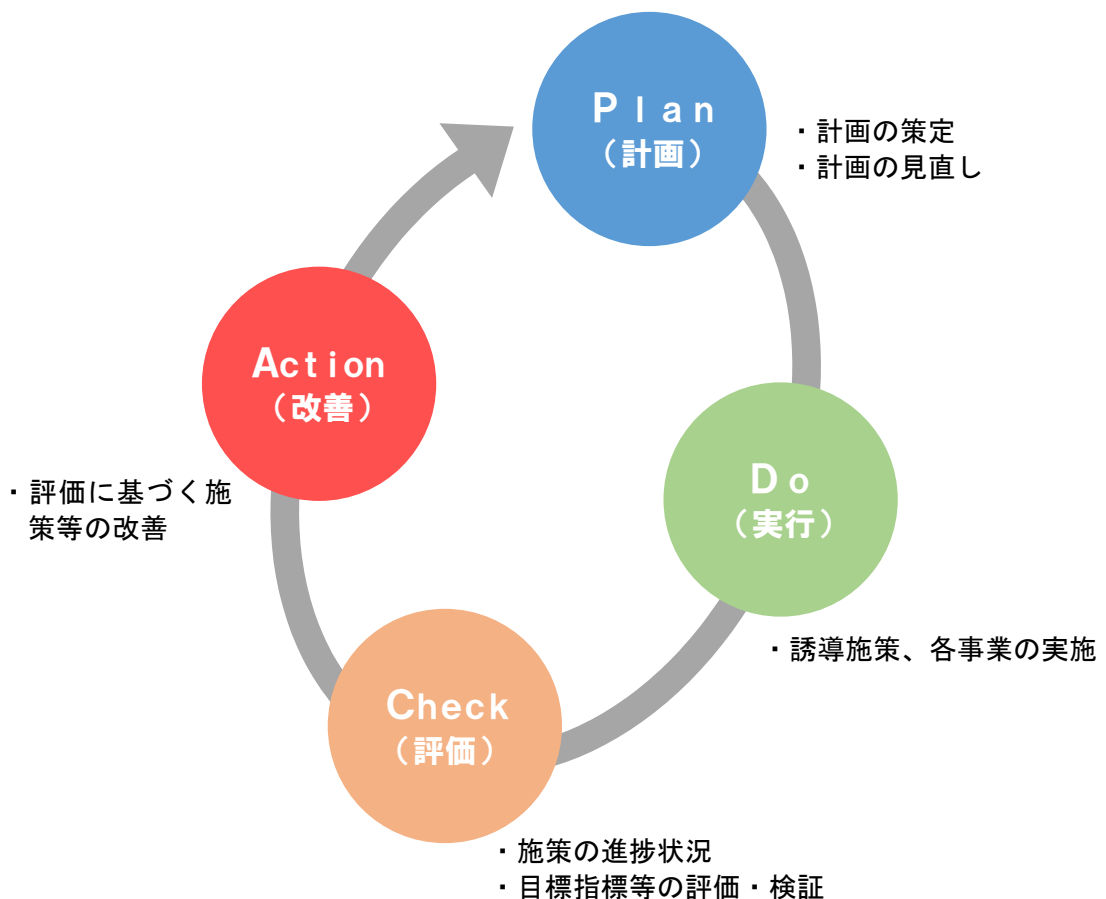


図 7-1-1 : PDCAサイクルによる計画の進行管理のイメージ

## 2. 評価方法

前章で設定した目標指標や効果指標により評価を行うほか、都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月、国土交通省都市局都市計画課)に基づき評価対象分野ごとの評価(従前値との比較)を行います。

表 7-2-1：都市構造に係る評価項目

評価対象分野	評価指標	利用データ	算出方法
生活利便性	<input type="checkbox"/> 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	住宅・土地統計調査 都道府県編「最寄交通機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合
	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	道路交通センサス	乗用車の市区町村別自動車走行台キロ(台キロ/日)を都市の総人口で除して算出
健康・福祉	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	(再掲)	(再掲)
	<input checked="" type="checkbox"/> 高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	住宅・土地統計調査 都道府県編「最寄医療機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
	<input type="checkbox"/> 歩道整備率	道路交通センサス	歩道が設置された道路延長を一般道路実延長で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	住宅・土地統計調査 都道府県編「最寄公園までの距離別住宅数」	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
安全・安心	<input type="checkbox"/> 歩道整備率	(再掲)	(再掲)
	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人あたり1万人あたりの交通事故死亡者数	(財)交通事故総合分析センター 全国市区町村別交通事故死者数	1万人あたり死者数
	<input checked="" type="checkbox"/> 最寄り緊急避難場所までの平均距離	住宅・土地統計調査 都道府県編「最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数」	最寄の緊急避難場所までの距離帯別住宅数に、距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 空き家率	住宅・土地統計調査	空き家数(その他住宅)を住宅総数で除して算出
地域経済	<input checked="" type="checkbox"/> 従業者一人当たり第三次産業売上高	経済センサス 第3次産業(電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F~R))の売上金額合計	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 空き家率	(再掲)	(再掲)
行政運営	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの歳出額	統計で見る市区町村のすがた「歳出決算総額」	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
	<input type="checkbox"/> 財政力指数	統計で見る市区町村のすがた、または、総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧「財政力指数」	財政力指数
	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	統計で見る市区町村のすがた「市町村民税」、「固定資産税」	市町村民税および固定資産税の総額を都市の総人口で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 従業者一人当たり第三次産業売上高	(再掲)	(再掲)
エネルギー/ 低炭素	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車CO2排出量	(自動車走行台キロ) 道路交通センサス(台キロあたりガソリン消費量) 国土交通白書	小型車の自動車交通量(走行台キロ/日)に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO2排出係数(ガソリン)を乗じて、年換算してCO2排出量を算出
	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	(再掲)	(再掲)

※は、項目の代表的な指標 は、の指標を代替、または補完する参考資料

(資料：都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月、国土交通省都市局都市計画課))

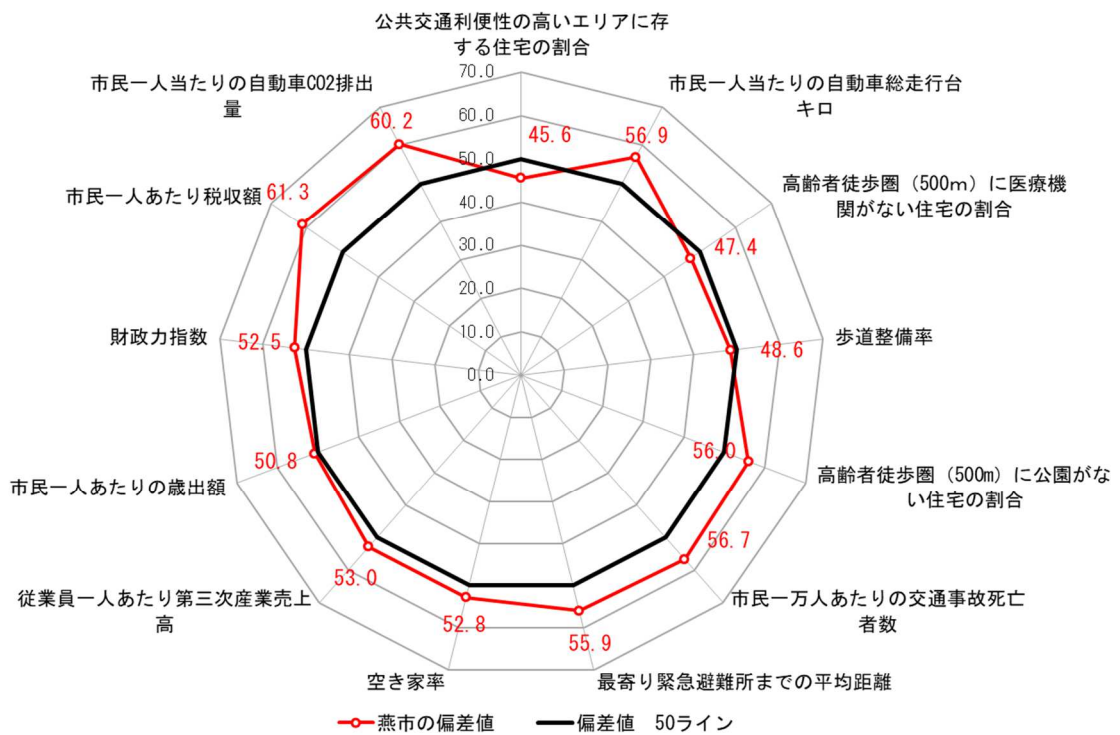
## (参考) 従前値の状況

人口10万人以下の同規模都市との比較では、生活利便性（公共交通等）や健康・福祉、安全・安心に係る評価の一部で全国平均を下回る状況がありますが、地域経済や行政運営、環境負荷（低炭素）は、全国平均を上回る結果となっています。

表 7-2-2：都市構造に係る同規模都市との比較

評価分野・評価軸		評価指標	燕市	全国平均 (人口10万人以下)	評価	年次
生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	46%	52%	×	2013 (H25)
		□市民一人当たりの自動車総走行台キロ	7.9 台キロ/日	14.5 台キロ/日	○	2021 (R3)
健康・福祉	◎徒歩行動の増加と市民の健康の増進	□〈再掲〉市民一人当たりの自動車総走行台キロ	7.9 台キロ/日	14.5 台キロ/日	○	2021 (R3)
	◎都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	64%	60%	×	2013 (H25)
	◎歩きやすい環境の形成	□歩道整備率	49%	52%	×	2021 (R3)
		■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	45%	60%	○	2013 (H25)
安全・安心	◎歩行者環境の安全性の向上	□〈再掲〉歩道整備率	49%	52%	×	2021 (R3)
	◎市街地の安全性の確保	■市民一人あたりの交通事故死者数	0.26 人	0.49 人	○	2020 (R2)
		■最寄り緊急避難場所までの平均距離	535 m	749 m	○	2013 (H25)
	◎市街地荒廃化の抑制	■空き家率	6.1%	7.3%	○	2013 (H25)
地域経済	◎サービス産業の活性化	■従業者一人当たり第三次産業売上高	14.5 百万円	13.3 百万円	○	2010 (H22)
	◎健全な不動産市場の形成	■〈再掲〉空き家率	6.1%	7.3%	○	2013 (H25)
行政運営	◎都市経営の効率化	□市民一人当たりの歳出額	432 千円	481 千円	○	2019 (R元)
		□財政力指数	0.63	0.57	○	2019 (R元)
	◎安定的な税収の確保	■市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）	129 千円	98 千円	○	2020 (R2)
		■〈再掲〉従業者一人当たり第三次産業売上高	14.5 百万円	13.3 百万円	○	2016 (H28)
エネルギー/低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	■市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量	0.69 t-CO <sub>2</sub> /年	1.23 t-CO <sub>2</sub> /年	○	2010 (H22)
		□〈再掲〉市民一人当たりの自動車総走行台キロ	7.9 台キロ/日	14.5 台キロ/日	○	2021 (R3)

○：全国平均を上回る      ×：全国平均を下回る



グラフ 7-2-1：都市構造に係る同規模都市との比較