

第6章

評価・進行管理

6-1. 目標指標の基本的な考え方	95
6-2. 目標指標の設定	95
6-3. 評価・見直しの方針	99



6-1 目標指標の基本的な考え方

本計画のまちづくりの方針（ターゲット）である「すべての町民が町内で日常的な生活サービスを受け続けられるまちづくり」の実現に向けて、課題解決のための必要な施策・誘導方針（ストーリー）に位置づけた取り組みの進行管理及び評価を行います。

本町においては、3つの目標「目標1. 町民の生活の質が向上する環境づくり」、「目標2. 市街地中心部等に人口が集積する環境づくり」、「目標3. 不便なく町の拠点にアクセスできる環境づくり」のそれぞれに具体的な数値目標を設定するとともに、期待される効果としての数値目標も設定し、これを計画の評価指標として位置づけます。

6-2 目標指標の設定

（1）目標1. 町民の生活の質が向上する環境づくり

考え方

町を中心となる羽生田駅周辺の都市機能誘導区域内に、町民の日常生活サービス施設の誘導を積極的に行い、便利でにぎわいのある拠点の形成を目指します。

目標1	数値目標	期待される効果
町民の生活の質が向上する環境づくり	①日常生活サービス施設の徒歩圏充足率（都市機能誘導区域周辺）	①町民の日常生活における満足度
	2015年(H27年):11.1% 2035年(H47年):15.8%	2017年(H29年):51% 2035年(H47年):75%
	【数値目標と期待される効果の関連】 ・都市機能誘導区域内の徒歩圏に日常利用するサービス施設が多く立地することにより、都市機能の集積が進み、これが町民の日常生活の満足度向上につながる。	

①：商業施設、福祉施設、医療施設から半径800mの各エリアと鉄道駅から半径800m又はバス停から半径300mの全てが重複するエリア（居住誘導区域限定）の人口の全人口に占める割合。（都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）参照）

①：住民アンケート結果、「行政」、「介護福祉」、「子育て」、「商業」、「医療」、「金融」、「教育文化」の7項目における「十分満足」と「やや満足」が占める割合の平均値

(2) 目標2. 市街地中心部等に人口が集積する環境づくり

考え方

利便性の高い町の中心部となる居住誘導区域内において、積極的な人口の誘導策を検討し、居住人口の増加、人口密度の維持向上を目指します。

目標2	数値目標	期待される効果
市街地中心部等に人口が集積する環境づくり	②居住誘導区域内の人口密度	②行政投資額の削減
	2015年(H27年):19.0人/ha 2035年(H47年):21.1人/ha	2015年(H27年)【参考】 :44億円(実績) 2035年(H47年)【このまま推移した場合】 :33億3,200万円 2035年(H47年)【目標を達成した場合】 :32億0,300万円 ※1億2,900万円(約4%)の削減
	【数値目標と期待される効果の関連】 ・居住誘導区域の人口密度が向上することにより、町域全体の行政効率が向上し、行政投資額の削減につながる。	

②一人当たり歳出額

H27 : 361,011円/人 (H27実績値歳出額44億円/H27人口12,188人)

H47【このまま推移した場合】 : 371,841円/人 (H27実績値361,011円/人×係数1.03)

H47【目標を達成した場合】 : 357,401円/人 (H27実績値361,011円/人×係数0.99)

総歳出額

H27 : 44億円 (H27実績値)

H47【このまま推移した場合】 : 33億3,200万円 (H47一人当たり歳出額371,841円/人×H47推計人口8,961人)

H47【目標を達成した場合】 : 32億0,300万円 (H47一人当たり歳出額357,401円/人×H47推計人口8,961人)

<参考：係数の算出>

全国市町村平均のトレンド「 $Y=507,158 \cdot \text{EXP}(-0.006X)$ 【 $R^2=0.2243$ 】」により、

H27 : $X=19.0$ 、 $Y=452,516$

H47【このまま推移した場合】 : $X=13.9$ 、 $Y=466,577$ 係数 : $466,577/452,516 = 1.03$

H47【目標を達成した場合】 : $X=21.1$ 、 $Y=446,850$ 係数 : $446,850/452,516 = 0.99$

(3) 目標3. 不便なく町の拠点にアクセスできる環境づくり

考え方

既存の公共交通の強化、集落部と中心拠点を結ぶ公共交通の改善等により、公共交通利用者と既存公共交通の維持を目指します。

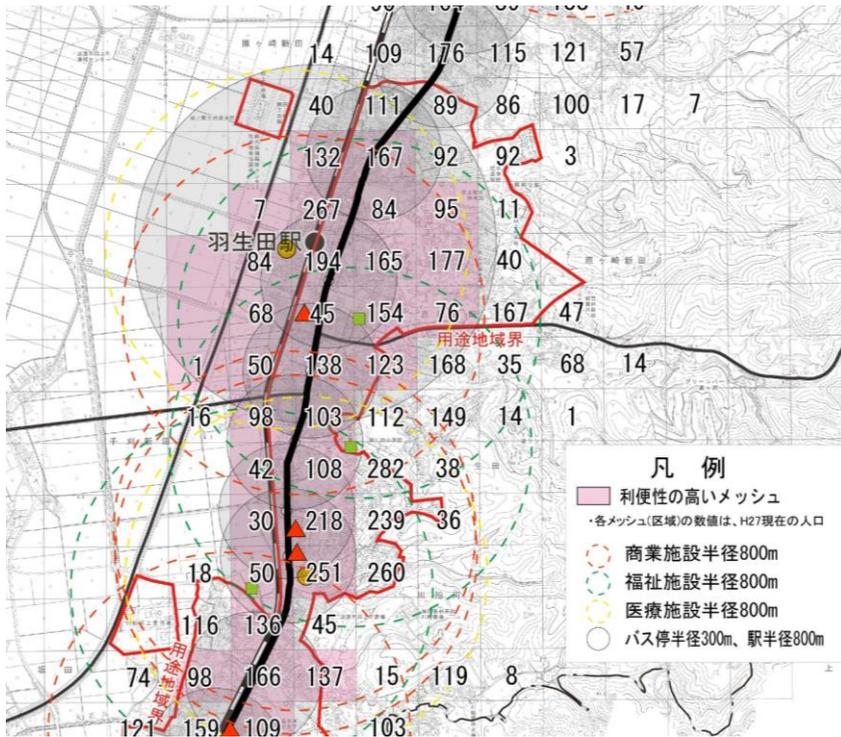
目標3	数値目標	期待される効果
不便なく町の拠点にアクセスできる環境づくり	③ JR・路線バス等の利用者数	③ 公共交通網の維持
	2017年(H29年):512人/日 2035年(H47年):700人/日 ※2008年(H20年)の実績値に戻す	2018年(H30年): JR運行本数 平日上25本,下26本 バス運行本数 平日10本 2035年(H47年):現状維持
	【数値目標と期待される効果の関連】 ・ JR・路線バスの利用が増えることにより、既存の公共交通の体制を維持することができる。	

【参考】日常生活サービス施設の徒歩圏充足率（目標①関連）

各指標算定に際しての利用データ及び現況値の算出方法

評価分野	評価指標	(概要)	単位	利用データ	データ整備年次	算出方法
	■日常生活サービスの徒歩圏充足率	以下の「医療施設」、「福祉施設」、「商業施設」及び「基幹的公共交通路線」を徒歩圏で享受できる市民の割合	%	以下に示す医療、福祉、商業、公共交通のデータ		各施設の徒歩圏の全てが重複するエリアに居住する人口を都市の総人口で除して算出 (徒歩圏：バス停は300m、その他は800m)
	■居住を誘導する区	各都市が設定、想定する居住を				居住を誘導する区域を設定し、当該区域における人

出展：都市構造の評価に関するハンドブック (H26.8：国土交通省都市局都市計画課)

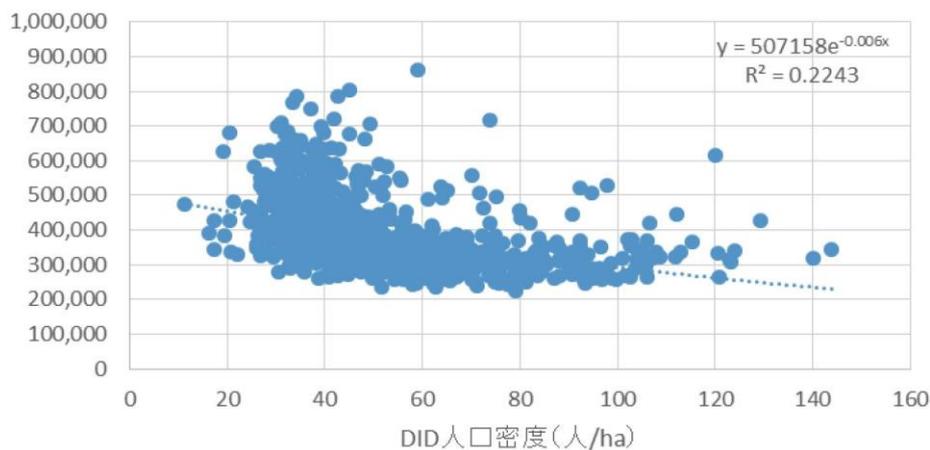


【定義】

- 商業施設
 専門スーパー総合スーパー、百貨店、コンビニエンスストア
 ※ホームセンターは除く
- 福祉施設
 通所系施設のみ
- 医療施設
 病院・診療所で内科または外科を有する施設

【参考】市街地人口密度と市民一人当たり歳出額のトレンドグラフ（効果②関連）

市民一人当たりの歳出額(円)



※全国の市町村 (819 都市)

出展：都市構造の評価に関するハンドブック (H26.8：国土交通省都市局都市計画課)

6-3 評価・見直しの方針

本計画は、おおむね 20 年後の 2035 年（平成 47 年）を目標とした長期的な計画です。この間、時代情勢の変化や上位計画である総合計画の見直し、また先に掲げた目標指標の達成状況などにより、本計画の見直しを行う必要性の発生も考えられます。このような状況にも柔軟に対応し、時代情勢等の状況に合わせた計画内容に見直し、新たな目標設定のもと、計画の着実な進捗を目指していく必要があります。

このため、おおむね 5 年ごとに目標指標の検証を行うとともに、庁内の実務担当による事業の実施状況のチェックや都市計画審議会での諮問を通して、必要に応じて計画自体の見直しを行います。

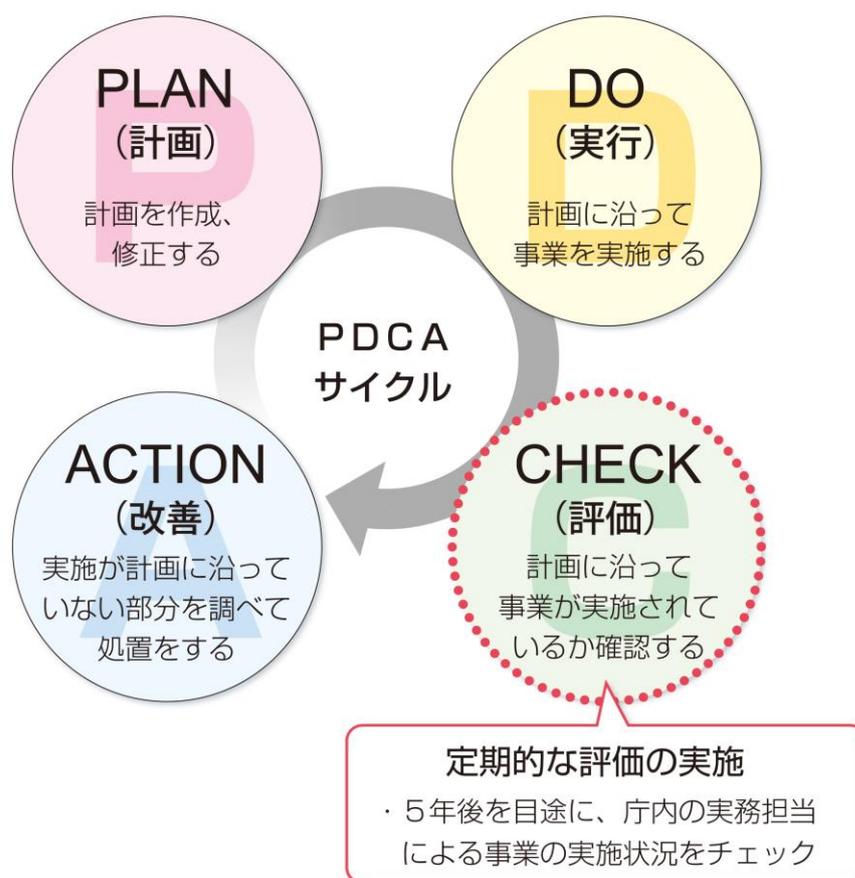


図 計画の進行管理のイメージ

田上町都市計画マスタープランより

