

## 第8章

# 評価指標と進行管理

---

## 8. 評価指標と進行管理

### 8.1 評価指標の設定

居住誘導、都市機能誘導、交通ネットワーク、防災に係る方針に基づく施策の取組効果を評価するための、評価指標及び目標値を設定します。

#### 8.1.1 居住誘導の評価指標

##### <居住誘導に係る方針【再掲】>

将来生活交通圏域での多様な住まい方・暮らし方を支え、安全・安心・快適に住み続けることができる都市づくり

##### <目標設定の考え方>

将来生活交通圏域（10圏域）は、古くから形成されてきた田園集落地や既成市街地、開発時期の異なる計画的市街地など多様な地域で形成されていますが、圏域によっては、将来的に都市機能やコミュニティの維持が難しい程度まで人口密度が低下する、少子化や高齢化が大きく進むなど、居住誘導に関して対応すべき課題は圏域ごとに異なります。

このため、各圏域の将来的な人口集積や少子高齢化等の特性に応じた誘導施策を実施することにより、将来生活交通圏域での多様な住まい方・暮らし方を支えるために必要な人口密度を少なくとも維持することが必要と考えます。

このことから、圏域ごとの課題に応じた誘導施策を講じつつ、各圏域の人口密度の維持を図ることが、市全域の人口密度の維持につながると考え、居住誘導区域の人口密度は、市全域の推計値（53.6人/ha）を超える値を目指します。（参考：将来生活交通圏域別人口密度令和27年33.3～64.0人/ha）

また、行政区域人口に対する居住誘導区域の人口割合は、令和2年で93.9%、目標年次には92.2%となると推計されます。人口密度と連動する指標として、推計値を超える値を目指します。

表 8-1 居住誘導の評価指標

評価指標	基準	推計	目標
居住誘導区域の人口密度	【令和2年】 63.7人/ha	【令和27年】 53.6人/ha	【令和27年】 推計値を超える
行政区域人口に対する居住誘導区域の人口割合	【令和2年】 93.9%	【令和27年】 92.2%	【令和27年】 推計値を超える

※居住誘導区域の人口密度（居住誘導区域人口/居住誘導区域面積）

・令和2年：109,565人/1,721ha=63.7人/ha

・令和27年：92,265人/1,721ha=53.6人/ha

※行政区域人口に対する居住誘導区域の人口割合（居住誘導区域人口/行政区域人口）

・令和2年：109,565人/116,675人=93.9%

・令和27年：92,265人/100,082人=92.2%

## 8.1.2 都市機能誘導の評価指標

### <都市機能誘導に係る方針【再掲】>

商業・業務、生活サービス、交流、産業などの都市機能が集積し、市内のどこで生活しても利便性を享受できる都市づくり

### <目標設定の考え方>

本計画では、将来生活交通圏域の都市拠点、地域拠点、産業・学術研究拠点、生活連携拠点に都市機能誘導区域を設定し、誘導施設の集積を図ることとしています。計画策定時点の誘導施設は、市内21施設のうち、15施設が都市機能誘導区域に立地し、誘導施設の立地割合は71.4%となっています。

目標年次においては、現在立地している誘導施設の維持、各都市機能誘導区域への誘導施設の立地促進を図るとともに、産業・学術研究拠点においては、学研高山地区第2工区まちづくり事業の推進により、大学、文化学術研究施設、文化学術研究交流施設、公益的施設の立地を促進し、現状値を超える誘導施設の立地割合を目標とします。

表 8-2 都市機能誘導の評価指標

評価指標	基準	推計	目標
都市機能誘導区域の誘導施設の割合	【令和7年】 71.4%	—	【令和27年】 現状値を超える

※都市機能誘導区域の誘導施設の割合（都市機能誘導区域の誘導施設数／市内の誘導施設数）

・令和7年：15箇所／21箇所＝71.4%

※学研高山地区第2工区まちづくり事業の進捗に応じて目標値の見直しを行う。

### 8.1.3 交通ネットワークの評価指標

#### <交通ネットワークに係る方針【再掲】>

鉄道・路線バス・コミュニティバス等の公共交通ネットワークを維持・充実し、魅力ある地域と暮らしを育む都市づくり

#### <目標設定の考え方>

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めるため、都市機能誘導区域へ容易にアクセスできる公共交通路線の鉄道駅、バス停を確保し、この鉄道駅、バス停からの徒歩圏人口を維持することが重要となります。

公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は、令和2年で94.9%、目標年次には93.7%となり、減少の見込みとなりますが、交通手段の確保や公共交通を利用しやすい施策に取り組むことにより、推計値を超える徒歩圏人口カバー率を目指します。

また、公共交通機関を将来的に維持・充実していくためには、市民に利用してもらうことが重要であり、公共交通の利便性の満足度を評価指標のひとつとします。令和6年の満足度（満足+やや満足+普通の割合）は67.0%であり、目標年次には現状値を超える値を目指します。

表 8-3 交通ネットワークの評価指標

評価指標	基準	推計	目標
公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	【令和2年】 94.9%	【令和27年】 93.7%	【令和27年】 推計値を超える
公共交通の利便性の満足度 (鉄道・バス)	【令和6年】 67.0%	—	【令和27年】 現状値を超える

※公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（徒歩圏人口／行政区画人口）

・令和2年：110,681人／116,675人=94.9%

・令和27年：93,803人／100,082人=93.7%

※公共交通の利便性の満足度（満足+やや満足+普通の割合）出典：生駒市市民実感度調査

・令和6年：満足（10.1%）、やや満足（21.9%）、普通（35.0%）、やや不満（18.7%）、

不満（8.8%）、わからない（3.8%）、無回答（1.7%）→10.1+21.9=32.0%

## 8.1.4 防災の評価指標

### <防災に係る方針【再掲】>

急峻な地形や河川形態に起因する災害への備えが進み、安全で安心して暮らすことができる都市づくり

### <目標設定の考え方>

居住誘導区域から原則除外する区域として、土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域が定められています。

本計画においては、第7章防災指針において、土砂災害特別警戒区域での開発を抑制することにより市民の安全を確保することとしています。

令和2年時点での土砂災害特別警戒区域に居住する人口の割合は1.5%であり、将来的な居住誘導区域の人口推移を踏まえると令和27年時点で1.3%になると推計されます。今後、土地利用の規制や安全な地域への住宅・施設の立地誘導などの施策を進め、対象区域に居住する人口が推計値未満となるよう目標を設定します。

表 8-4 防災の評価指標

評価指標	基準	推計	目標
災害リスクの特に高い地域（土砂災害特別警戒区域）に居住する人口の割合	【令和2年】 1.5%	【令和27年】 1.3%	【令和27年】 推計値未満

※災害リスクの特に高い地域に居住する人口の割合（土砂災害特別警戒区域内人口／居住誘導区域人口）

- ・ 令和2年：1,650人／109,565人＝1.5%
- ・ 令和27年：1,178人／92,265人＝1.3%

※人口は125mメッシュ人口を元に、土砂災害特別警戒区域に含まれる住宅棟数を按分して算出している。

## 8.2 進行管理

本計画の運用にあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、「8.1評価目標の設定」で示した目標値の達成状況の評価をおおむね5年ごとに行い、必要に応じて、誘導施策、誘導施設、誘導区域等の見直しを行います。

本市では、将来生活交通圏域ごとのきめ細かな都市づくりを進めて行くため、調査、分析及び評価の結果、施策の効果が十分に発現していない、今後も指標の改善が見込めないなどの場合には、将来生活交通圏域ごとの課題に対応した誘導施策の充実や誘導区域の再検討等、計画の見直しを行います。

### <PDCAサイクルによる進行管理>

#### ①Plan（計画）

- ・将来生活交通圏域ごとの現状や課題等を踏まえ、立地適正化計画を策定（改訂）します。

#### ②Do（実施）

- ・将来生活交通圏域ごとの課題に基づき、第6章誘導施策、第7章防災指針「7.3.2具体的な取組」で示した施策を実施します。

#### ③Check（点検・評価）

- ・おおむね5年ごとに、施策の実施状況、目標値の達成状況、届出の運用状況を点検・評価します。
  - …第6章誘導施策「6.2誘導施策」、第7章防災指針「7.3.2具体的な取組」に基づき、具体的に行った取組について、その実施状況を点検・評価します。
  - …第8章評価目標と進行管理「8.1評価目標の設定」に基づき、定量化した目標値に対する最新時点の数値を整理し、達成状況を評価します。
  - …第6章誘導施策「6.3届出制度」に基づき、立地適正化計画作成後の届出・勧告の運用状況（件数、位置、内容、対応等）を整理します。

#### ④Action（改善）

- ・社会情勢等の変化や点検・評価の結果を踏まえ、必要に応じて誘導施策、誘導施設、誘導区域など計画の見直しを行います。

