

第8章 計画の進捗評価

8-1 評価指標及び目標値の設定

1 目標値設定の考え方

国が示す都市計画運用指針では、立地適正化計画の必要性や妥当性について、「あらかじめ市民等の関係者に客観的かつ定量的に提示する視点からも、計画策定にあたっては、生活利便性、健康福祉、行政運営等の観点から、計画の遂行により実現しようとする目標値を設定することが望ましい。」とされています。

また、評価にあたっては「概ね5年ごとに施策の進捗状況や計画の妥当性等を評価しながら推進することが望ましい。」とされています。

上記を踏まえ、本計画の方針と都市づくりの目標に基づいた定量的な目標値を設定したうえで、定期的な評価と計画内容の見直しを行いながら、持続可能な都市の構築に取り組んでいきます。

2 評価指標及び目標値の設定

本計画のまちづくりの目標や上位計画や関連計画との整合を図ったうえで、評価指標と目標値を設定します。

立地適正化に関する基本方針(まちづくりのターゲット)

人口減少などの社会情勢がありつつも

**「玖珠町に生まれ・育ち・働き・住み・家族を築き・終焉する」
という人のライフサイクルを玖珠町で持続的に確立させる**



まちづくりの目標

○特性と強みを活かしたまちなかの魅力づくり

- ・将来を見据え、拠点集約とネットワーク型の都市構造の構築に向けた取り組みを進め、町の玄関口でもある豊後森駅などを中心とした拠点を形成するとともに、各拠点の位置づけや地域の特性に応じた都市機能の維持・強化を推進します。

○まちなかの環境改善による居住の維持・誘導

- ・良好な住環境や都市基盤の充実したエリア、駅周辺等の公共交通の利便性の高いエリアへ居住を推進するとともに、空き家・空き地、低未利用地の活用、安全に安心して歩ける空間づくりなどにより、子育て世代や高齢者など多様な世代が安心して暮らせるまちなか居住を推進します。

○公共交通によるまちなかと各地域との連携強化

- ・まちなかの公共交通の利用しやすさを改善させるとともに、各拠点や地域とまちなかを結ぶ公共交通網の維持・改善を図り、相互の連絡性や回遊性の向上を推進します。

まちづくりの目標

- ◆ 特性と強みを活かしたまちなかの魅力づくり
- ◆ まちなかの環境改善による居住の維持・誘導

評価指標	設定の考え方
① 居住誘導区域内の人口密度 ② 玖珠町の移住・誘導施策を活用し移住した人数 ③ 低未利用地の活用 ④ 玖珠町で住みたい人の割合	<p>◆現在の商業・医療・子育てなどの生活サービスやバスなどの公共交通、公共施設などの維持管理及びまちの賑わい創出を考えると急激な人口減少は大きな影響を及ぼします。そのため関連計画と施策調整を行った上で、都市機能として魅力的な拠点形成を行い、「住みたくなるエリア」・「来たくなる都市機能エリア」を構築します。本計画では、長期的な視点で緩やかな居住誘導と人口密度低減を目評価指標設定と目標値とします。</p> <p>◆本町では行政面積は広大ですが、盆地型の地形により比較的コンパクトな市街地が構成されています。また、転入転出の社会移動も大きく、住宅ニーズは戸建てが中心となります。そのため移住定住施策の一層の推進と居住誘導区域内での低未利用地の有効活用を推進させるために、移住・居住誘導施策を活用した人数と低未利用地の活用を評価指標として設定します。</p> <p>◆これらの施策や関連計画での施策を通じて、中心拠点や生活拠点の利便性を一層促進し、子育て世代から高齢者世代までのあらゆる世代が玖珠町で住みたいと思える人の割合を設定します。</p>

◆評価指標と目標値

評価指標	現状値	中間値 (2030年)	目標値 (2040年)	備考
居住誘導区域内の人口密度	19.7人/ha (H27:2015年)	16.4人/ha (推計値15.6人/ha)	14.3人/ha (推計値13.0人/ha)	・2030年、2040年の推計値の減少幅から2割抑制
玖珠町の移住・誘導施策を活用し移住した人数	2人 (21人)	8人以上 (95人)	8人以上 (173人)	・総合計画及び総合戦略による ・上段は年間人数。下段()は延べ人数 ・移住定住支援、U・I・Jターン、新規就農者等
低未利用地(空き家・空き地・空き店舗等)を活用した年間件数	5	6	7	・創業支援事業計画などに基づく年間創業者数 ・空き家バンクに登録された空き家活用による件数
玖珠町に住みたい人の割合	82.3%	85%	85%以上	・玖珠町総合計画目標値 ・アンケート調査結果による

まちづくりの目標

◆ 公共交通によるまちなかと各地域との連携強化

評価指標	設定の考え方
① コミュニティバスの利用者数	◆都市機能を維持するためには、人口密度を一定程度維持するとともに、高齢者や障がい者などの移動弱者に対して、各拠点間や地域・集落と日常生活が快適に移動できる利便性の高い交通体系の構築が重要になります。そのため都市機能誘導区域間の循環バスなどの利便性向上や公共交通利用者の拡大を図るとともに、コミュニティバスの全体利用者数の増加を目標とします。（地域交通網形成計画による）

◆評価指標と目標値

評価指標	現状値	中間値 (2030年)	目標値 (2040年)	備考
コミュニティバスの利用者数	19,894人	21,000人	総合計画・地域交通網計画目標値に準じる	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通網形成計画による 地域交通は人口状況や社会状況・技術革新に大きく影響します。そのため関連計画と整合を図り設定します。

8-2 計画の進行管理

本計画は中長期的なスケジュールで進めていく必要があり、この間、様々な社会情勢の変化が想定されます。そのため、都市再生特別措置法第84条では、概ね5年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとされています。

したがって、本計画の進行にあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、適切な評価・見直しによる継続的な改善を図るものとし、計画策定（Plan）後、届出制度をはじめとする各種誘導施策を進め（Do）、概ね5年を目安に計画の進捗状況や目標の達成状況を検証・評価（Check）し、評価結果を踏まえた計画の見直し（Action）に取り組みます。

なお、誘導施設や誘導施策については、町の施策の熟度や民間事業者の動向にあわせ、追加・変更が必要と判断した場合は、適宜、計画の見直しを実施するものとします。

