

第7章

計画評価と進行管理

本章では、施策の達成状況等の計画評価における目標値を設定するとともに、進行管理の内容について整理します。

1. 目標値の設定

(1) 守谷市における目標値設定の考え方

立地適正化計画は、おおむね 20 年後の長期的視点を見据えて計画を策定しますが、計画の実効性を保つため、5 年ごとに評価検証を行い、計画の進捗を確認します。

本市では、施策推進においてある程度目に見える効果が発現すると考えられる 10 年後（2030 年（令和 12 年））を目標値設定年次とし、その達成状況により以降の目標設定を行うこととします。また、目標値の着実な達成に向けて、中間の 2025 年（令和 7 年）に実績値を検証することとし、達成度が低い場合は施策の改善等を検討します。

本計画の目標値は、「第 6 章 誘導施策」の 3 つの施策・誘導方針（ストーリー）ごとに設定することとします。

**I. 都市の持続的成長をけん引するにぎわいに満ちた
魅力ある拠点の形成**

II. 住環境の維持・再生による既成住宅市街地の活力維持

**III. 都市拠点と各主要住宅団地センターや行政文化拠点等を結ぶ
効率的な公共交通網の形成**

(2) 目標値の設定

① 施策誘導方針 I に対する目標値

施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導方針 I.

都市の持続的成長をけん引するにぎわいに満ちた魅力ある拠点の形成

（重点項目）

- 枢要な都市機能の集約による守谷駅周辺の拠点性向上
- 市街地整備事業等に併せた拠点形成の検討
- 地域の高齢化動向やニーズの変化に対応した拠点形成の検討

定量的な目標値

目標 I-①：都市機能誘導区域内の商業系土地利用面積比率

実績値：2015 年（平成 27 年）基礎調査 23.9%

目標値：2030 年（令和 12 年）基礎調査 35.0%

考え方：守谷駅周辺の「駐車場用地」「その他空地」が商業系土地利用に転換され、駅周辺での経済活動が活性化された状態を目標として設定する。

期待される定量的な効果

効果指標 I-①：守谷市まちづくり市民アンケート「あなたは、守谷駅前に、にぎわいがあると思いますか」における「ある」・「どちらかといえばある」の構成比合計

実績値：2018 年度（平成 30 年度） 26.0%

目標値：2030 年度（令和 12 年度） 40.0%

考え方：守谷駅周辺において土地利用の高度化が図られ、商業用地が展開することにより多くの市民が守谷駅周辺でにぎわいが創出されたと感じられ、中心拠点としての魅力が発揮されることを目標達成の効果として設定する。

② 施策誘導方針Ⅱに対する目標値

施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導方針Ⅱ.

住環境の維持・再生による既成住宅市街地の活力維持

（重点項目）

- 空家数増加抑制に資する空家利活用の推進
- 緑豊かなゆとりある住環境の形成

定量的な目標値

目標Ⅱ-①：居住誘導区域の人口密度

実績値：2015年（平成27年） 64人/ha（53,600人/836.8ha）

目標値：2030年（令和12年） 64人/ha

考え方：当面の人口増加を受け市街地内の人口は増加。複合系市街地の編入を行った場合でも、現況人口密度を維持することを目標として設定する。

目標Ⅱ-②：空家バンクマッチング件数

実績値：2018年度（平成30年度）実績 1件/年

目標値：2030年度（令和12年度）実績 10件/年

考え方：空家バンク制度が周知され、空家を買いたい・借りたい方が市内で住宅を取得して実際に居住することで、空家の発生が予防される状態を目標として設定する。

期待される定量的な効果

効果指標Ⅱ-①：守谷市まちづくり市民アンケート「あなたは、守谷市をどれくらい知人や友人におすすめしたいですか」における平均評価

実績値：2018年度（令和30年度） 6.4点（10点満点）

目標値：2030年度（令和12年度） 8.0点（ " ）

考え方：居住誘導区域の人口密度がおおむね維持され、生活利便性の低下が防がれた結果として、守谷市に居住する市民が市内の環境や暮らしやすさを評価し、市外の人に守谷市への移住を勧める状態を目標達成の効果として設定する。

③ 施策誘導方針Ⅲに対する目標値

施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導方針Ⅲ.

都市拠点と各主要住宅団地センターや
行政文化拠点等を結ぶ効率的な公共交通網の形成

（重点項目）

- 誰もが移動しやすく持続可能性の高い道路網・公共交通網の構築
- 交通結節機能の強化
- 誰もが円滑に移動できる交通空間の形成

定量的な目標値

目標Ⅲ-①：65歳以上人口に占める運転免許保有者数（守谷市）
（「運転免許統計」茨城県警・住民基本台帳人口）

実績値：2018年（平成30年）末 67.5%（10,056人／14,889人）

目標値：2030年（令和12年）末 50.0%

考え方：後期高齢者人口の比率が高まることが想定されているが、デマンド乗合交通の導入など公共交通の維持増進及び利用促進が図られることにより、高齢者でも公共交通機関により円滑に中心拠点に出かけることができる環境が確立されることで運転免許証の返納が進み、高齢者の運転免許保有率が低下する状態を目標として設定する。

目標Ⅲ-②：一人当たり自動車CO₂排出量推計（守谷市）
（環境省「交通量調査データ活用法による自動車CO₂排出量推計」）

実績値：2015年（平成27年） 1.85 t／年・人

目標値：2030年（令和12年） 1.30 t／年・人

考え方：高齢化に対応し、自家用車に依存した交通体系から、公共交通で中心拠点に出かけやすい社会が実現することにより、市内における自動車の交通量が減少し、自動車に由来するCO₂の排出量が減少する状態を目標として設定する。

期待される定量的な効果

効果指標Ⅲ-①：守谷市まちづくり市民アンケート「あなたは、市内のバス（民間路線バス、コミュニティバス）は、便利に利用できると思いますか」における「そう思う」「どちらかといえばそう思う」の構成比合計

実績値：2018年度（平成30年度） 23.9%

目標値：2030年度（令和12年度） 35.0%

考え方：目標が達成され、市民誰もが市内の公共交通機関（バス）を便利に利用することができて、マイカーに依存しなくても生活できると感じられる状況が実現されることを効果として設定する。

2. 進行管理

本計画の期間内に人口が増加から減少に転じるなど、社会的な動向の変化が予想されるため、上位計画や関連計画の見直しとの整合も図りつつ、おおむね5年ごとに前項で設定した数値目標の達成状況や、第6章で設定した誘導施策の進行状況の評価・検証を行います。

検証の結果、居住誘導及び都市機能誘導それぞれに関連する施策の進捗状況を確認し、必要に応じて、誘導施策・誘導施設・誘導区域などの見直しを行います。

なお、誘導施策の進捗確認や目標値の達成状況の検証に当たっては、社会経済状況等の要因だけでなく、施策の展開が都市経営の持続性に影響を及ぼしていないかといった視点からも検証していきます。

こうした施策の進捗確認や目標値の検証結果が、他の行政施策分野の関連計画の策定・見直しにフィードバックされるよう連携を図ります。

◆評価検証に基づく計画推進のイメージ

