

「都市構造の評価に関するハンドブック」の概要

- 人口減少、高齢化の更なる進展が見込まれる中、日常生活に必要な都市機能が維持された持続的でコンパクトなまちづくりの推進が強く求められているところであり、平成26年8月には、立地適正化計画制度の創設等を内容とする改正都市再生特別措置法が施行。
- 他方、“総論賛成・各論反対”に陥りがちなコンパクトなまちづくりの推進に向けては、いかなる都市構造を目指すべきか、客観的かつ定量的な分析、評価のもと、市民をはじめとする地域の関係者でコンセンサスを形成することが重要。
- このような背景のもと、今般、平成25年度の「都市構造の評価手法に関する研究会」における検討成果をもとに、各都市におけるコンパクトなまちづくりを支援する参考図書として都市構造のコンパクトさを評価する手法をとりまとめ。

現況及び将来における都市構造のコンパクトさを、生活の利便性、健康・福祉など6つの分野から多角的に評価する手法

評価手法の概要

1. 評価分野

- 都市構造を評価する分野として以下の6分野を設定
 - ①生活利便性 ②健康・福祉 ③安全・安心
 - ④地域経済 ⑤行政運営 ⑥エネルギー／低炭素

2. 評価指標

- 各評価分野ごとに、都市のコンパクトさとの関連性、当該分野における市民、民間、行政等の視点等を勘案し、評価指標を設定
- 評価指標の一部は、現況評価のみならず、将来予測評価も可能

3. 全国平均値の提示

- 評価指標毎に、可能な限り、現状における全国平均値、都市規模別平均値を算定・提示

評価手法の活用イメージ

1. 現況評価

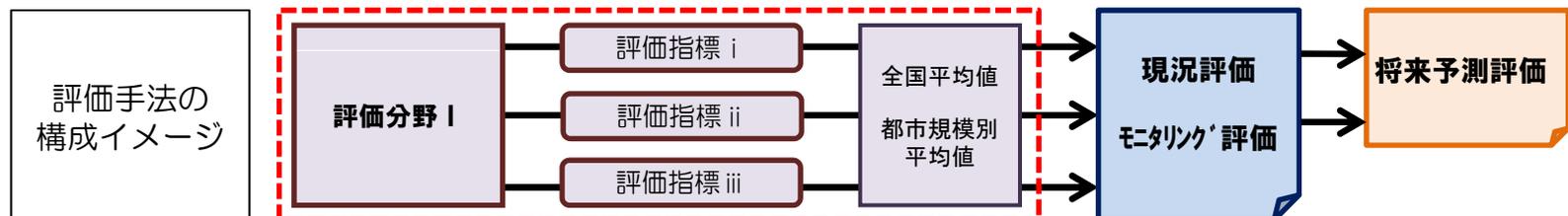
- 都市構造の現状を評価し、類似規模都市とも比較しながら、都市政策上の課題を抽出、整理。

2. マスタープランの検討・目標値の設定

- 趨勢で推移した場合も含め複数の将来都市構造を比較評価し、目指すべき将来都市構造を検討。
- 現況評価値や将来予測評価値をもとに、マスタープランに基づくまちづくりにより達成しようとする目標値を検討。

3. モニタリング評価

- 例えば5年毎に、各種計画に基づくまちづくりの進捗状況を目標値に照らし評価。

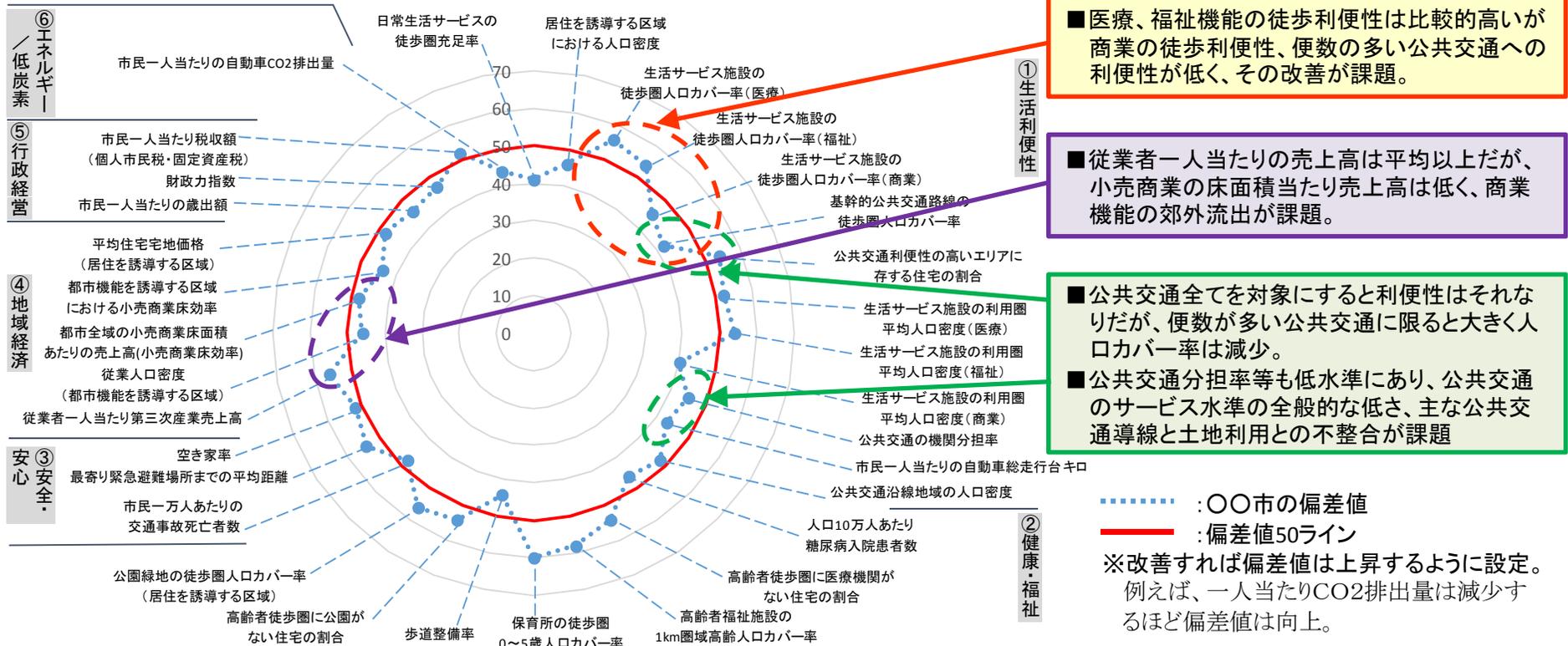


現況評価のイメージ

- 現況都市構造にかかる評価結果について、下図のようなレーダーチャートで整理し、類似規模都市平均値との比較や他分野の評価結果の相互比較等を行うことにより、どのような分野において課題があるのか客観的、定量的に把握することが可能。
- また、評価は基本的に都市全体を対象としているが、評価指標の一部については地区別に評価することも可能であり、地区別の考察を行うことにより、より詳細な課題把握を行うことも可能。
- 評価指標は、日常生活（市民）、経済活動（民間事業者）、行政運営（行政）の視点も加味して設定しており、都市構造のコンパクトさのみならず、生活利便性、都市経済の活発さ、都市経営の健全さなど、都市の総合力を評価することも可能。

〇〇市の現況都市構造評価(イメージ) ～同規模都市との比較による偏差値レーダーチャート～

【現状・課題分析のイメージ】



将来予測評価のイメージ

①現状のまま推移した場合（BAU）の将来都市構造の評価

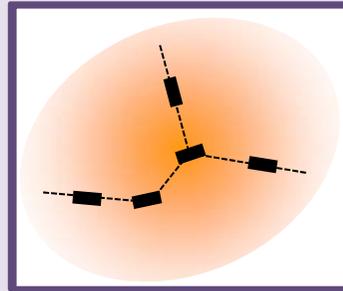
➢ ハンドブックには、コーホート分析等により地区別将来人口を予測する方法、地区別人口をベースに将来における都市機能施設や公共交通サービスの残存率等を予測する方法を掲載。こうした方法を活用しながら、BAU将来都市構造（地区別人口、都市機能施設の配置等）を想定し、これを評価することで、放置すればどのような状況に陥る可能性があるのかを把握。

②目指すべき将来都市構造の評価

➢ BAU将来都市構造をベースに、講じようとする施策に応じ、居住誘導区域の形状や人口水準、都市機能・公共交通サービスの水準等を設定し、これをもとに目指すべき将来都市構造案を想定。当該将来都市構造を評価することでその妥当性や効果等を検証。

現状のまま推移した場合の将来都市構造評価

■まず、現状のまま推移した場合（BAU）の将来都市構造を想定し、これを評価することで、施策を講じない場合に生じるおそれのある状況を把握。

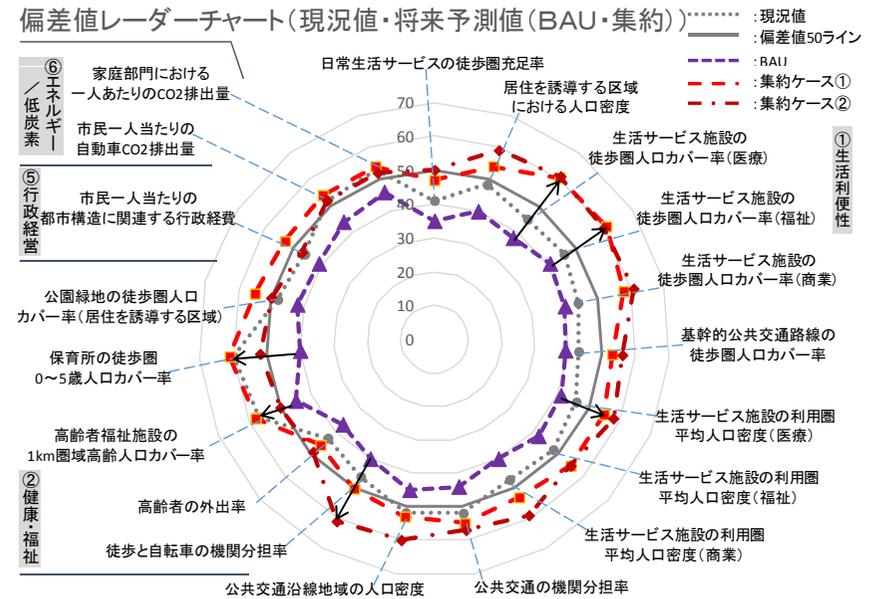
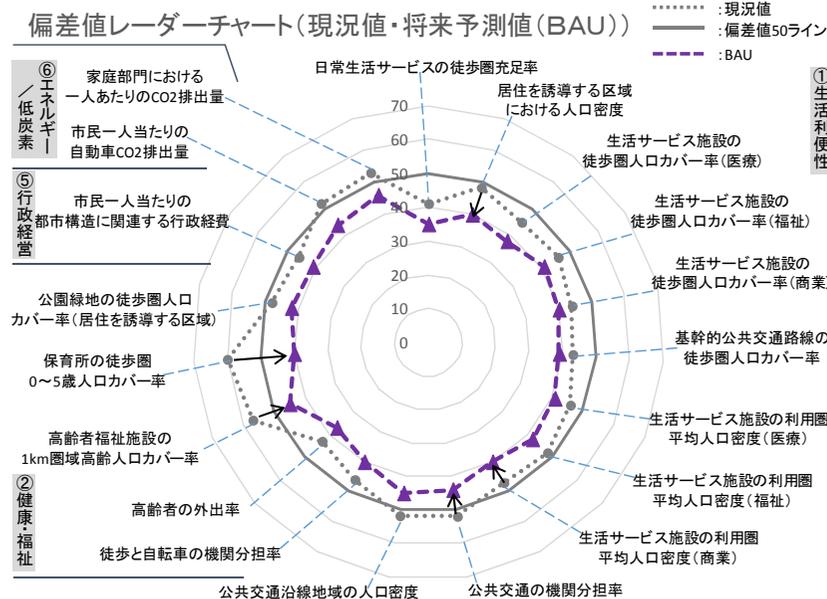
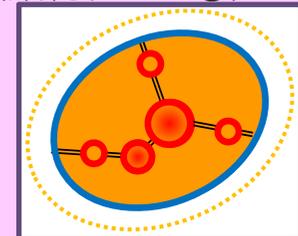


目指すべき将来都市構造評価（集約ケース②）

■ケース①に加え、居住誘導区域内の都市機能、公共交通の水準を向上

目指すべき将来都市構造評価（集約ケース①）

■BAU将来都市構造をベースに、居住誘導区域の人口密度が〇人/haとなるよう人口を誘導するシナリオを想定



主な評価指標の例

評価分野		評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 －都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏に必要な生活機能等を享受できること	✓居住を誘導する区域における人口密度 ✓日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率（医療、福祉、商業及び公共交通）
		■都市機能の適正配置 －都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	✓日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
		■公共交通サービス水準の向上 －公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	✓公共交通の機関分担率 ✓公共交通沿線地域の人口密度
② 健康・福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	■徒歩行動の増加と健康の増進 －高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること －それにより市民の健康が増進すること	✓メタボリックシンドロームとその予備軍の受診者に占める割合 ✓徒歩、自転車の機関分担率
		■都市生活の利便性の向上 －日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること	✓福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ✓保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
		■歩きやすい環境の形成 －歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	✓歩行者に配慮した道路延長の割合 ✓高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安全・安心	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	■安全性の高い地域への居住の誘導 －災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	✓防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		■歩行環境の安全性の向上 －都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	✓歩行者に配慮した道路延長の割合
		■市街地の安全性の確保 －オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	✓公共空間率 ✓最寄り緊急避難場所までの平均距離 ✓人口あたりの交通事故死亡者数
④ 地域経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 －都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓従業者人口密度
		■健全な不動産市場の形成 －地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること	✓平均住宅地価
⑤ 行政運営	◎市民が適切な行政サービスを受用できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 －人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	✓市民一人当たりの行政コスト ✓居住を誘導する区域における人口密度
		■安定的な税収の確保 －医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること －地価が維持、増進すること	✓市民一人当たりの税収額 ✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓平均住宅地価
⑥ エネルギー／低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	■運輸部門における省エネ化・低炭素化 －公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	✓市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量 ✓公共交通の機関分担率
		■民生部門における省エネ化・低炭素化 －民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること	✓家庭部門における市民一人当たりのCO ₂ 排出量 ✓業務部門における従業者一人当たりのCO ₂ 排出量