

# 第 1 1 章 施策の達成状況に関する評価方法

## 1. 評価方法

### 1-1 評価指標の設定

本計画によるまちづくりの達成状況を把握するためには、施策に対する進捗状況について調査、分析し、評価する必要があります。評価にあたっては、施策に応じた客観的・定量的な目標値を設定するものとし、経年的に収集・分析が可能なデータを用いるものとします。

本計画の目指すべき段階的な拠点形成と公共交通体系による連携した都市構造を実現するため、「拠点内の都市機能の維持・誘導」、「良好な住環境の形成による人口密度の維持」、「利便性と効率性の高い公共交通体系の形成」といった目標を掲げ、目標毎の評価指標を以下のとおり設定します。

#### 評価指標①拠点内の都市機能の維持・誘導

「拠点内の都市機能の維持・誘導」の達成状況を把握するため、都市機能誘導区域内の都市機能の集積について、「生活利便施設の利用のしやすさ」と「誘導施設の立地種類数」による評価を行います。

「生活利便施設の利用のしやすさ」については、都市機能誘導区域設定のための市街地性能評価「指標③生活サービスの利便性の高い場所」による評価と同様の方法（100mメッシュを用いて生活利便施設の800m圏域の施設数で点数化）で評価を行うこととします。都市機能誘導区域内毎の1メッシュあたりの平均点数を評価に用います。

「誘導施設の立地種類数」については、都市機能誘導区域毎に設定した誘導施設の種類数の増減により評価を行います。

#### 評価指標②良好な住環境の形成による人口密度の維持

「良好な住環境の形成による人口密度の維持」の達成状況を把握するため、「居住誘導区域内の人口密度」と、既存ストックを活用した定住促進につながる「空き家の活用状況」による評価を行います。

「居住誘導区域内の人口密度」については、100mメッシュ人口を用いて居住誘導区域内の人口密度を算出し評価します。

「空き家の活用状況」については、居住誘導区域内の物件における小都市空き家バンク登録物件購入等補助金の1年間の活用件数により評価します。

#### 評価指標③利便性と効率性の高い公共交通体系の形成

「利便性と効率性の高い公共交通体系の形成」の達成状況を把握するため、居住誘導区域内の「公共交通の人口カバー率」による評価を行います。

具体的には、市全体の人口に対する鉄道駅の800m圏域内に居住する人口（人口カバー率）割合を算出し評価します。

## 1-2 現状値・目標値の設定

本計画の目指すべき都市構造の実現に向け、1-1 で設定した各評価指標について、現況値と現状維持した場合の値を算出し、約 20 年後の目標値を以下の通り設定します。

### 評価指標①拠点内の都市機能の維持・誘導

| 評価指標               |                              | 現況値<br>(2021年) | 現状推移<br>(2040年) | 目標値<br>(2040年) |
|--------------------|------------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| 生活利便施設の<br>利用のしやすさ | 西鉄小郡駅・<br>甘鉄小郡駅・<br>甘鉄大板井駅周辺 | 2.9点           | 2.9点            | 3.0点           |
|                    | 西鉄三国が丘駅周辺<br>※(1)・(2)の合算     | 3.0点           | 3.0点            | 3.0点           |
|                    | 西鉄大保駅周辺                      | 3.0点           | 3.0点            | 3.0点           |
|                    | 美鈴が丘地区<br>※(1)・(2)の合算        | 3.0点           | 3.0点            | 3.0点           |
|                    | 西鉄三沢駅周辺                      | 3.0点           | 3.0点            | 3.0点           |
|                    | 西鉄津古駅周辺                      | 2.6点           | 2.6点            | 3.0点           |

(参考)

100mメッシュ単位で評価点を算出し、都市機能誘導区域内に位置するメッシュの平均点を算出し、この点数で評価を行う。メッシュごとの評価点の設定は、次のとおりとする。

- 同種の施設を除く 4~5 施設の生活利便施設の 800m圏域（徒歩圏域）に含まれる ⇒ 3点
- 同種の施設を除く 2~3 施設の生活利便施設の 800m圏域（徒歩圏域）に含まれる ⇒ 2点
- 同種の施設を除く 1 施設の生活利便施設の 800m圏域（徒歩圏域）に含まれる ⇒ 1点

※上記の要素とは、商業・医療・福祉・子育て支援・金融施設のことを指す。

| 評価指標   |                              | 現況値<br>(2022年) | 現状推移<br>(2040年) | 目標値<br>(2040年) |
|--|------------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| 誘導施設の<br>立地種類数<br>(各都市機能誘<br>導区域に立地す<br>る誘導施設の種<br>類数) | 西鉄小郡駅・<br>甘鉄小郡駅・<br>甘鉄大板井駅周辺 | 7種類            | 7種類             | 10種類           |
|  | 西鉄三国が丘駅周辺<br>※(1)・(2)の合算     | 5種類            | 5種類             | 7種類            |
|  | 西鉄大保駅周辺                      | 1種類            | 1種類             | 6種類            |
|  | 美鈴が丘地区<br>※(1)・(2)の合算        | 3種類            | 3種類             | 6種類            |
|  | 西鉄三沢駅周辺                      | 1種類            | 1種類             | 6種類            |
|  | 西鉄津古駅周辺                      | 1種類            | 1種類             | 6種類            |

## 評価指標②良好な住環境の形成による人口密度の維持

| 評価指標             |         | 現況値<br>(2015年) | 現状推移<br>(2040年) | 目標値<br>(2040年) |
|------------------|---------|----------------|-----------------|----------------|
| 居住誘導区域内の<br>人口密度 | 居住誘導区域① | 49.9人/ha       | 47.6人/ha        | 50.0人/ha       |
|                  | 居住誘導区域② | 46.8人/ha       | 51.1人/ha        | 52.0人/ha       |
|                  | 居住誘導区域③ | 78.2人/ha       | 68.2人/ha        | 78.0人/ha       |

(参考)

居住誘導区域① (都市機能誘導区域の西鉄大保駅周辺地区及び西鉄小郡駅周辺地区を含む区域)  
 居住誘導区域② (都市機能誘導区域の西鉄三国が丘駅周辺(1)・(2)及び西鉄三沢駅周辺を含む区域)  
 居住誘導区域③ (都市機能誘導区域の美鈴が丘地区(1)・(2)を含む区域)

| 評価指標                                   | 現況値<br>(2021年) | 現状推移<br>(2040年) | 目標値<br>(2040年) |
|--|----------------|-----------------|----------------|
| 空き家の活用状況<br>(小郡市空き家バンク登録物件の<br>累計登録件数) | 6件             | 44件             | 46件            |

(参考)

現状値：平成30年に小郡市空き家バンクを開設し、年間2件登録  
 目標値：小郡市人口ビジョン(令和2年改定)における2040年人口推計のパターン1(社人研推計)：53,874人からパターン6(社人研推計に住宅開発による移動人口分を増加)：56,491人への増加に必要な人口増減の割合を算出し、現状推移の累積値に掛け合わせて算出  
 ・パターン1からパターン6の人口増減割合： $56,491 / 53,874 = 104.9\%$   
 ・人口増減割合×現状推移累積値： $104.9\% \times 44 \text{件} = \text{約} 46 \text{件}$

## 評価指標③利便性と効率性の高い公共交通体系の形成

| 評価指標        | 現況値<br>(2015年) | 現状推移<br>(2040年) | 目標値<br>(2040年) |
|-------------|----------------|-----------------|----------------|
| 公共交通の人口カバー率 | 59.7%          | 65.4%           | 66.9%          |

(参考)

現状値：2015年における駅から800m圏域内の人口割合を100mメッシュ人口推計より算出  
 現状推移：2040年における駅から800m圏域内の人口割合を100mメッシュ人口推計より算出  
 目標値：総人口を2040年の推計値51,769人とした上で、駅から800m圏域内人口を2015年時点の34,624人とした場合の人口割合を目標値に設定

## 2. 進捗管理スケジュール

本計画はおおむね 20 年後の将来を展望した計画ですが、計画に記載された施策や事業の実施状況について調査、分析及び評価を行うとともに、社会情勢の変化や上位関連計画の見直し等に合わせて見直す必要があります。

本計画に示された誘導施策等の実施・進捗状況や目標指標の達成状況等については、計画の策定後、Plan（計画）－Do（実行）－Check（評価）－Action（改善）の各プロセスで計画の進捗状況を確認し、PDCAサイクルの手法を用いておおむね 5 年ごとに評価を行うものとしします。

また、その結果や本市都市計画審議会における意見を踏まえ、施策の充実、強化等について検討を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行うものとしします。

