

## 基本施策E5 暮らしやすいコンパクトな市街地を形成します

主管課：都市計画課

### 個別施策

- E5-1 自然環境と調和した良好な市街地形成を誘導します
- E5-2 まちなかの住環境を整え、住宅の更新を促進します
- E5-3 住環境の改善及び再生を図ります

### ア 施策の目的

各地区の市街地が、自然環境を保全しながら、各地区の規模に応じた都市機能を充実させ、安全で暮らしやすく、効率的でまとまりのある方向に進んでいる。

### イ 基本施策の評価

Dc 目標を達成しておらず、目的達成に向けた課題の克服などがやや遅れている

### ウ 成果指標（「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標）

指標名	基準値 (時期)	区分	H28	H29	H30	R1	R2
住みやすいと思う市民の割合	77.6% (26年度)	↑ 目標値	78.9%	79.6%	80.2%	80.9%	81.5%
		実績値	75.9%	76.5%	76.8%	72.9%	
		達成率	96.2%	96.1%	95.8%	90.1%	
普段の生活（通勤、通学、通院、買物等）で自家用車を利用する市民の割合	43.9% (26年度)	↓ 目標値	43.9%	43.9%	43.9%	43.9%	43.9%
		実績値	47.9%	44.7%	47.4%	46.3%	
		達成率	90.9%	98.2%	92.0%	94.5%	
中心市街地（浜町～長崎駅～新大工地区）を活気があると感じる市民の割合	40.6% (26年度)	↑ 目標値	42.7	43.8	44.8	45.9	46.9
		実績値	39.5	34.0	41.4	30.8	
		達成率	92.5%	77.6%	92.4%	67.1%	
【補助代替指標】 居住誘導区域内の人口密度※	69.2人/ha (28年度)	↑ 目標値	69.2	68.7	68.2	67.7	67.3
		実績値	69.2	68.3	67.6	66.9	
		達成率	100.0%	99.4%	99.1%	98.8%	

※安全で暮らしやすい場所へコンパクトな市街地が形成される方向に成果が表れているか定量的に評価するため、立地適正化計画の目標値「居住誘導区域内の人口密度」を補助代替指標に追加する。

### エ 評価結果の妥当性

本部会での議論を踏まえて考えると、評価結果については妥当であると判断する。

### オ 審議会における政策評価に関する意見

- 「中心市街地に活気があると感じるか」という成果指標について、市民意識調査は市全域を対象にしており、中心市街地が生活圏ではない市民もいるのだから、数値が低いのも仕方がないのではないかと。低いのが当たり前の指標となってしまっている。

- 「普段の生活で自家用車を利用する市民の割合」を成果指標としているが、その意図が分からない。車がいないから暮らしやすいという人もいれば、車が使いやすいから暮らしやすいという人もいる。
- 「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けて、容積率の緩和など、どうやって都市計画によってコンパクト化を誘導するのかということ、今後の取組方針としてもっと具体的にする必要があるのでないか。
- 「コンパクト+ネットワーク」の問題点の要因として、外部要因だけが記載されているが、市として、施策の実行に関する問題点（内部要因）がないのか、記載する必要があるのでないか。
- 「南山手・東山手エリア」の問題点として、老朽化が進んでいるが建物更新が進んでいないとされているが、このエリアは伝統的建造物群保存地区であり、景観形成重点地区でもあるので、長崎らしい景観を守るため、「建て直さないこと」にご協力いただいている方々がいる。その方々に対して、今回の記載の仕方は配慮が足りないため、見直すべきである。
- 道路の延伸等を成果としているが、事業の進捗であって取組みによる成果ではない。また、施策の目的（防災性の向上と住環境の改善）のために、事業があるのだから、より具体的な効果を示していただきたい。

#### カ 審議会における施策推進に向けた提案

- 個別施策 E5-2 の成果指標「まちなかの1日あたりの歩行者交通量」については、どんな人（性別、年代）がどのような目的でといった、生活のスタイルが見えてくるといい。
- 老朽危険空き家の除却について、これからは空き家が発生しないようにどうするかという意識の変化が必要になってくる。

#### キ 次期総合計画の策定に向けた意見

- 市民意識調査の結果を成果指標として活用する場合、設問からの解釈の仕方を示してほしい。