

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

D c 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	R3	
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	81.5
			実績値	75.9	76.5	76.8	72.9	78.1	77.7
			達成率	96.2%	96.1%	95.8%	90.1%	95.8%	95.3%
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※1	43.9% (26年度)	↓	目標値	43.9%	43.9%	43.9%	43.9%	43.9%	43.9%
			実績値		44.7%	47.4%	46.3%	49.3%	
			達成率		98.2%	92.0%	94.5%	87.7%	
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	47.9
			実績値	39.5	34.0	41.4	30.8	17.8	30.4
			達成率	92.5%	77.6%	92.4%	67.1%	38.0%	63.5%
【補助代替指標】 居住誘導区域内の人口密度※2	40.6% (26年度)	↑	目標値	69.2	68.7	68.2	67.7	67.3	66.8
			実績値	69.2	68.3	67.6	66.9	66.2	65.4
			達成率	100.0%	99.4%	99.1%	98.8%	98.4%	97.9%

※1 自家用車の利用が住みやすいかという条件に直接的に関わるものではなく、施策の成果指標とする意図が分かりにくいとの意見（令和2年度総合計画審議会）があったため、令和2年度評価からは評価結果に含めず、成果指標として取り扱わないものとする。

※2 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
なし

カ 審議会における施策推進に向けた提案

(1)名古屋市では、市が作ってほしい建物を作ってくれたら容積率を緩和する制度を作っている。長崎市では、特に条件をつけずに容積率を緩和しており、住環境の向上という面ではよいかもしれないが、今後、人口や世帯数が減少していくなかで、新しく住宅ができた分、斜面地居住がなくなり、空き家が増え、最後は税金で市が取り壊すことになるのではないかと。コンパクトシティは目指すべきだと思うが、例えば、容積率を緩和する条件として、斜面住宅の家屋解体に協力するといった条件を付けてみてはどうか。

(2)施策のタイトルが「コンパクトな市街地形成」となっており、それ以外の部分でも「コンパクト+ネットワーク」というキーワードが複数出てくるが、この言葉は、わかる方にとってはわかるが、一般の人に伝える場合には、「コンパクト+ネットワーク」がどういう意味か、何を指しているかについて説明が必要である。特にE7の広域道路整備と関係があると思うので、E5でネットワークという表現を使う場合は、E7の施策との関連性について説明していただいた方がよい。

(3)駅前の変化は凄まじいもので、これから本当に大きく変わるのだろうと思うが、同時に人の流れも変わっていく。そうなると、経済に与える影響も大きいと思うが、県外の事業者がどんどん出てきているというイメージもあり、はたして地元の事業者がどうなるのか、市民にとってどれくらいのメリットがあるかをしっかり考えていただきたい。