

**都市計画マスタープラン
中間評価**

令和 3年 3月

魚沼市

目次

1. 都市計画マスタープランと中間評価について.....	1
(1) 都市計画マスタープランについて.....	1
(2) 中間評価について.....	2
2. 評価方法.....	5
3. 評価結果.....	6
(1) 目標1 住みやすく持続可能なまちづくり.....	6
(2) 目標2 安心して暮らし続けられるまちづくり.....	8
(3) 目標3 地域の資源を活用した魅力あるまちづくり.....	10
4. 今後の都市づくりに向けて.....	12

1. 都市計画マスタープランと中間評価について

(1) 都市計画マスタープランについて

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づいて市が定める「都市計画に関する基本的な方針」である。都市計画の総合的な指針としての役割を果たし、都市づくりに関する部門別の主要計画は、この「都市計画マスタープラン」に即して定められる。

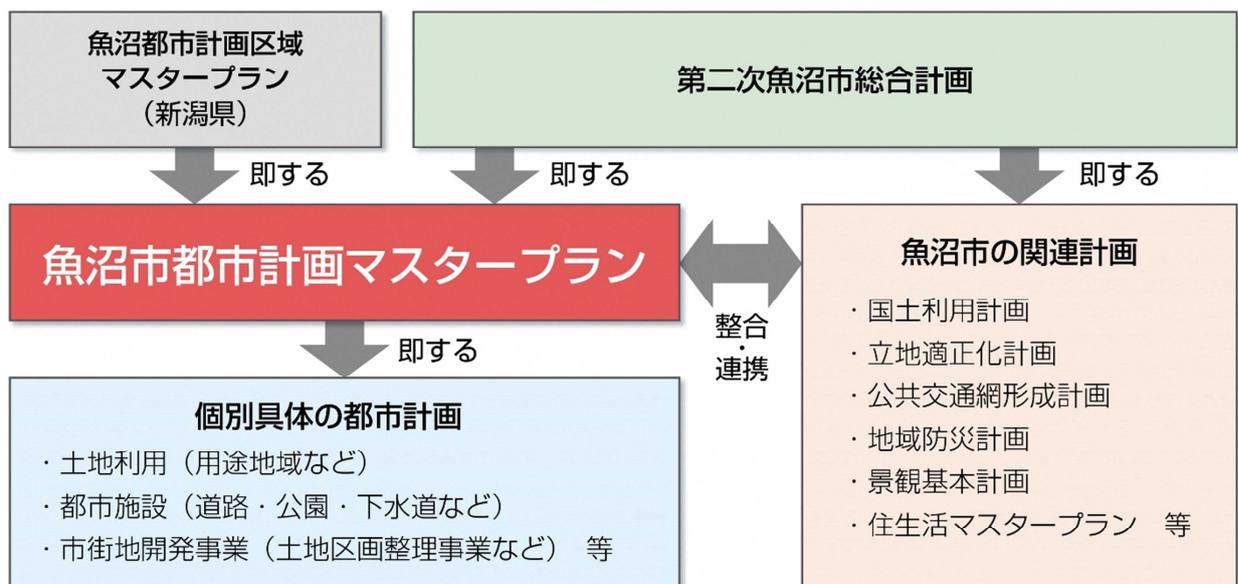
【計画の概要】

策定年月：平成 28 年 8 月

計画期間：平成 28 (2016) 年～令和 7 (2025) 年

【計画の位置づけ】

- ・新潟県の策定する「魚沼都市計画区域マスタープラン」や、市の最上位計画である「第二次魚沼市総合計画」に即する
- ・魚沼市の各分野における関連計画と整合・連携を図る
- ・都市計画マスタープランに基づき、土地利用、都市施設等の個別具体の都市計画が推進される



都市計画マスタープランの位置づけ

(参考) 各計画の策定年

- ・環境基本計画：H28. 2
- ・地域公共交通網形成計画：H28. 3
- ・住生活マスタープラン：H28. 3
- ・第二次魚沼市総合計画：H28. 3
- ・魚沼都市計画区域マスタープラン：H29. 3
- ・立地適正化計画：H29. 3
- ・国土利用計画：H30. 3
- ・地域防災計画：R2. 3

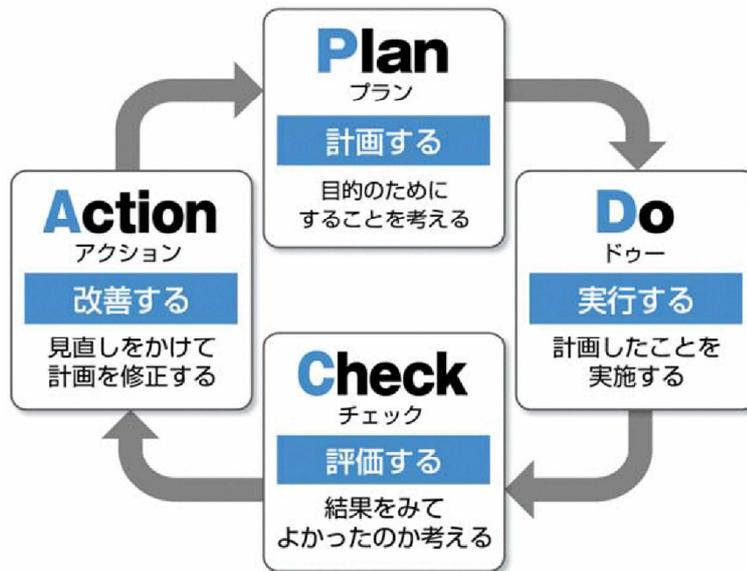
魚沼市都市計画マスタープラン
(H28. 8)

(2) 中間評価について

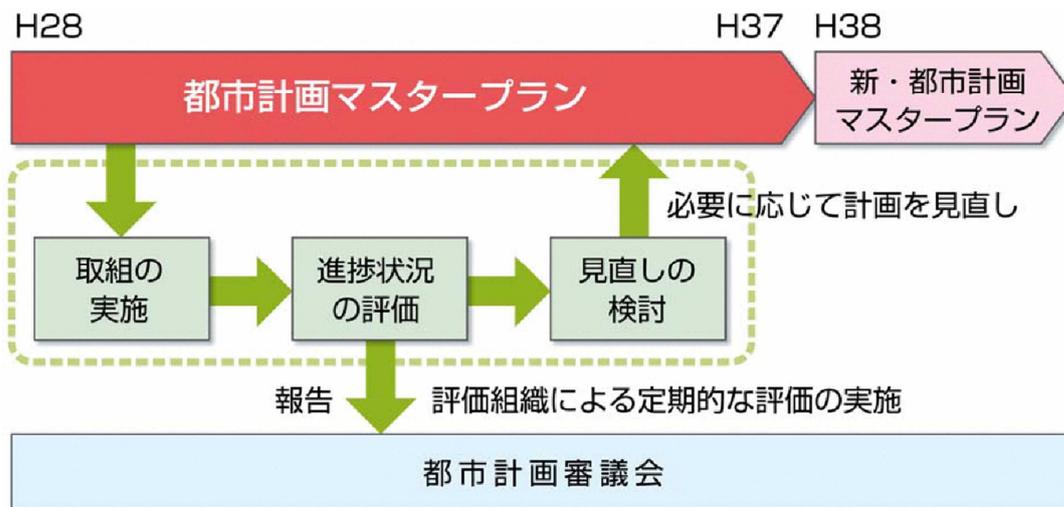
①計画による位置づけ

現行計画では、社会情勢の変化や関係法令の改正などに柔軟に対応するため、PDCA サイクルにより計画を推進するとしている。

また、計画の推進にあたっては、「事業の進捗状況や効果を客観的にチェック（評価）する体制を確立することが必要」とし、評価組織において進捗状況をチェック・評価するとともに、新たに発生する課題に対する事業の見直し・充実を検討することとしている。



PDCA サイクルによる評価（魚沼市都市計画マスタープラン（H28. 8））



計画の評価のイメージ（魚沼市都市計画マスタープラン（H28. 8））

②中間評価の目的と方針

【評価の目的】

現行の都市計画マスタープランは、平成28年8月に策定しており、策定から約5年が経過し、計画の中間年を迎えることから、計画の進捗状況について中間評価を行う。また、中間評価の結果を踏まえて、事業の見直しや充実について検討する。

なお、評価結果については、関係部署で共有し、今後の都市づくりの参考にするとともに、都市計画審議会への報告を行う。

【評価の方針】

- 現行計画に基づく各事業内容の評価については、「魚沼市行政評価」で行っていることから、今回の中間評価にあたっては、現行計画の「まちづくりの目標」に対して評価指標を設定し、策定時と現在を比較し、進捗状況の評価を行う
- 評価指標は、「まちづくりの目標」を実現するための「分野別の方針の基本的な考え方」をもとに、目標ごとに評価の視点を設定し、それぞれの評価指標を選定する
- 評価は、策定時と現在の比較に加え、他市との比較により魚沼市の相対的な評価を行い、今後特に取り組んで行く必要がある事項等について把握する

まちづくりの将来像

暮らしやすいまち、暮らし続けられるまち 魚沼
-魚沼らしさを活かした魅力ある都市の形成-

まちづくりの目標

分野別の方針の基本的な考え方

目標 1

住みやすく持続可能な
まちづくり

【土地利用の方針】

- 機能的で利便性の高い快適な生活の場をつくります
- 多様な交流が広がる賑わいのあるまちをつくります
- 農業農村と調和したうるおいのあるまちをつくります

目標 2

安心して暮らし
続けられるまちづくり

【交通体系の方針】

- 暮らしと地域経済を支える交通ネットワークを形成します
- 便利に市内を移動できる公共交通体系を形成します
- 雪と災害に強い安全な道路ネットワークを形成します

目標 3

地域の資源を活用した
魅力あるまちづくり

【都市環境の方針】

- うるおいのある緑豊かなまちをつくります
- 公共施設が利用しやすいまちをつくります
- 市民が誇れる優れた環境・景観のまちをつくります

【都市防災の方針】

- 災害に強い安全なまちをつくります
- 防災体制の充実した安心なまちをつくります

まちづくりの目標と評価の視点の設定

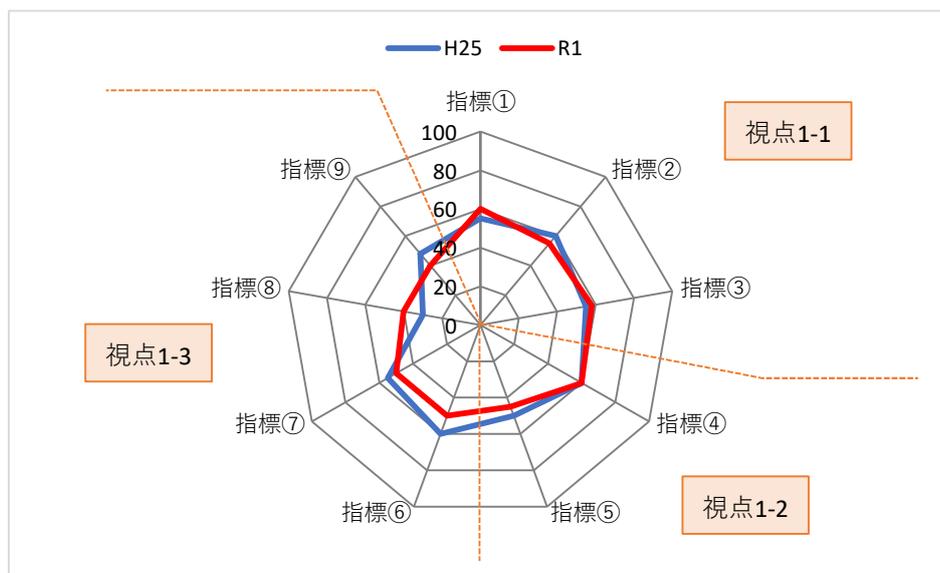
計画に掲げる「まちづくりの将来像」、「まちづくりの目標」、「分野別の方針の基本的な考え方」と評価の視点の関係性（※詳細は目標ごとの評価結果の項目参照（P6～））

2. 評価方法

評価は、「まちづくりの目標」及び「分野別の方針の基本的な考え方」の内容を踏まえた「評価の視点」と、その視点に基づく「評価指標」を設定し、①アンケートによる市民意識の経年変化と、②統計資料による類似都市との比較評価を行い、結果をレーダーチャートとして表示する。

なお、中間評価では、5年間の変化の把握を行うが、国勢調査等の統計データでは調査時点により変化が把握できないため、①として市民の満足度の変化を把握し、さらに評価を補完するものとして、②では類似都市との比較を行う。

評価	評価内容	方法
①アンケートによる市民意識の経年変化	・市が実施した施策・事業等に対する満足度の経年変化	・市民アンケートによる満足度の2時点（H25, R1）の比較
②統計資料による類似都市との比較	・県内類似都市との比較による相対的な評価	・統計データから魚沼市と県内市町村の偏差値を算出して比較

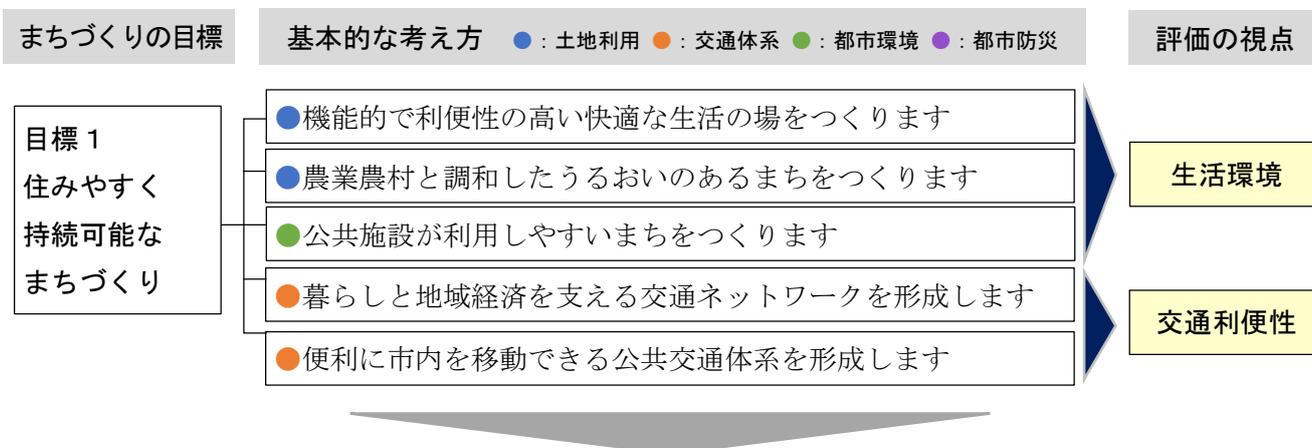


レーダーチャートによる結果の表示イメージ

3. 評価結果

(1) 目標 1 住みやすく持続可能なまちづくり

■まちづくりの目標、方針別の基本的な考え方と評価の視点



■評価の視点・指標の設定

評価の視点	指標Ⅰ [アンケートによる市民意識の経年変化]	指標Ⅱ [統計資料による類似都市との比較]
1-1 生活環境	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の拠点づくり 住みやすさ 生涯学習の場の活用と充実 公園、緑地の充実と維持管理体制 まちのバリアフリー化の推進 保健や地域医療の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 生活サービス施設を利用しやすい世帯の割合 歩いて行ける公園の整備率 人口あたり公共施設数 バリアフリー施設数 医療機関を利用しやすい世帯の割合
1-2 交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> 道路の整備 鉄道・バス等の公共交通網の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用しやすい世帯の割合 都市計画道路完成率

■評価の視点ごとの結果

1-1 生活環境

- 「公園・緑地の充実と維持管理体制」や「生涯学習の場の活用と充実」などの公共施設に関する満足度はやや増加しており、「住みやすさ」も増加しているものの、「市街地の拠点づくり」や「公共交通の充実」といった生活利便性に関する項目の満足度が低下している。
- 他市と比較すると、市内には市町村合併前から引き継いでいる公共施設が広範囲に分布しているため「人口あたり公共施設数」は多いものの、その他の多くの項目では偏差値が低くなっている。
- 「バリアフリー施設数」は他市と同程度の水準であるものの、「まちのバリアフリー化の推進」の満足度はH25と同程度で依然低い状況である。
- また、「保健や地域医療の充実」についての満足度は増加しており、魚沼基幹病院の開院や魚沼地域の医療再編による効果が表れているものと考えられる。

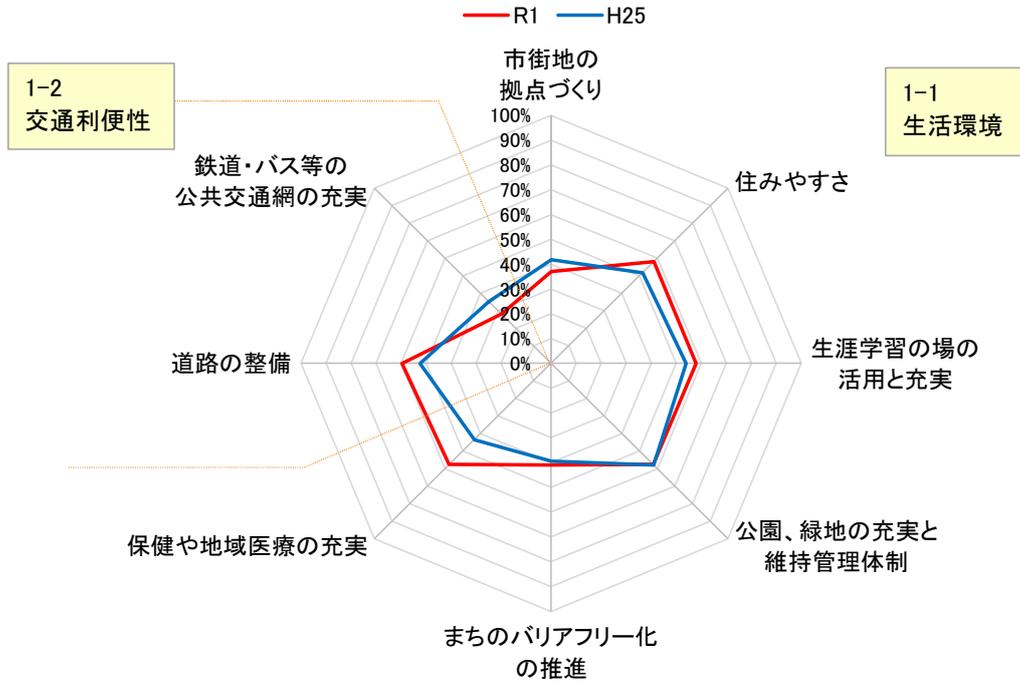
1-2 交通利便性

- 「都市計画道路完成率」は県平均より高く、市民の「道路の整備」に対する満足度は高くなっている。
- 高齢化の進行による公共交通の需要の高まるなかで、「鉄道・バス等の公共交通網の充実」の満足度は他項目に比べて低く、かつH25よりも低下しており、バス路線の減便等の影響がうかがえる。

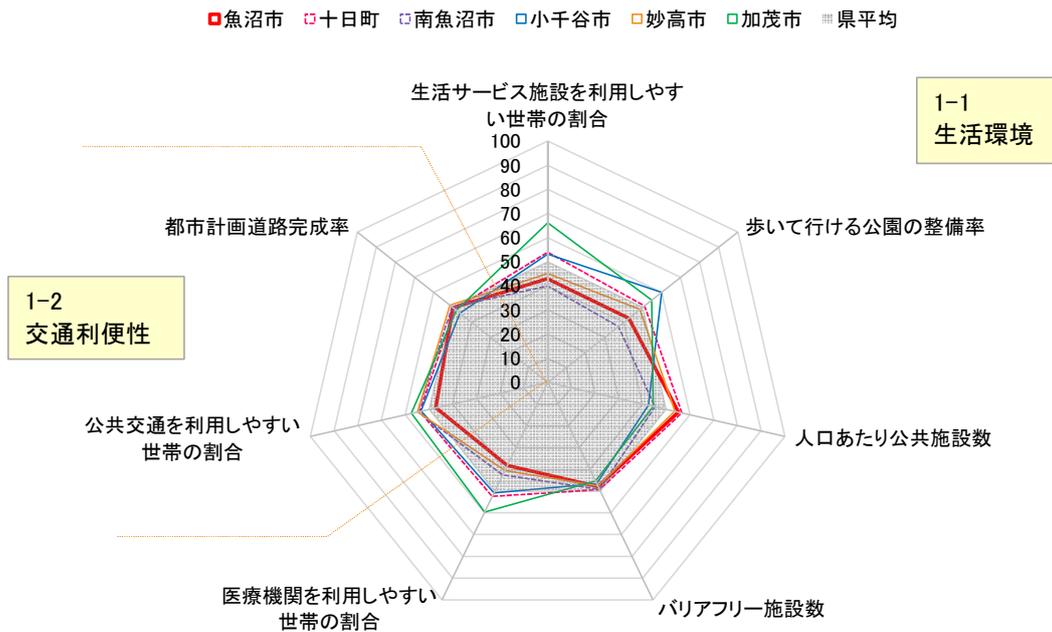
■結果の概要

「住みやすさ」は多くの人が感じている一方、拠点づくりや公共交通網の充実などの満足度は低下しており、他市と比較しても全体的に評価が低い。

【指標Ⅰ アンケートによる市民意識の経年変化】

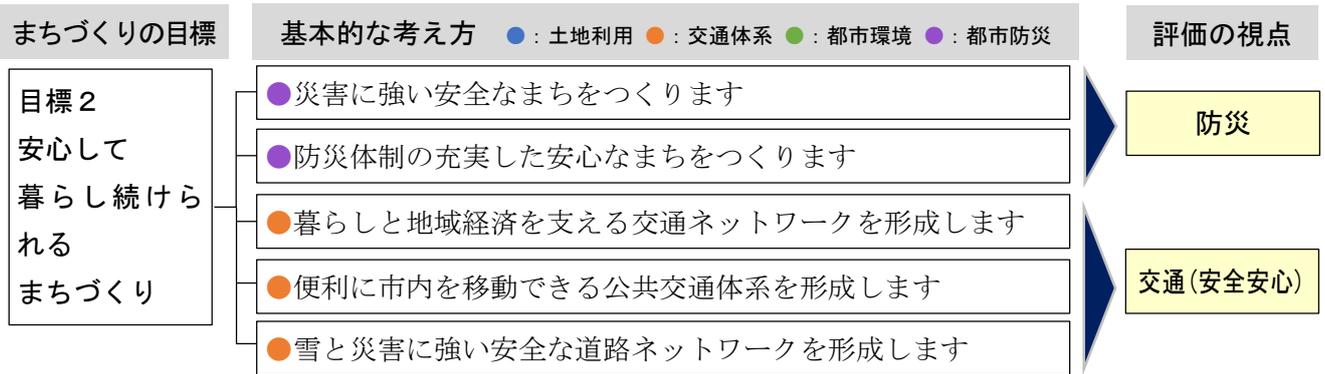


【指標Ⅱ 統計資料による類似都市との比較】



(2) 目標2 安心して暮らし続けられるまちづくり

■まちづくりの目標、方針別の基本的な考え方と評価の視点



■評価の視点・指標の設定

評価の視点	指標 I [アンケートによる市民意識の経年変化]	指標 II [統計資料による類似都市との比較]
2-1 防災	<ul style="list-style-type: none"> 河川の改修 なだれ防止対策 防災対策などの危機管理 	<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害危険箇所数 避難しやすい世帯の割合 自主防災組織カバー率 水害の被害面積
2-2 交通(安全安心)	<ul style="list-style-type: none"> 住みやすさ(70歳以上) 交通安全対策 	<ul style="list-style-type: none"> 人口あたり交通事故発生件数 緊急輸送道路の道路密度

■評価の視点ごとの結果

2-1 防災

- 市や県ではこれまでも防災対策を推進しており、「河川の改修」、「なだれ防止対策」などのハード面と「防災対策などの危機管理」などソフト面による防災対策についての満足度は、H25 と比べて上昇し、半数以上が満足と感じている。
- 他市と比較すると、地形的な要因から「土砂災害危険箇所数」や「水害の被害面積」が多く偏差値が低くなっているものの、その他の防災に関する偏差値は高い。

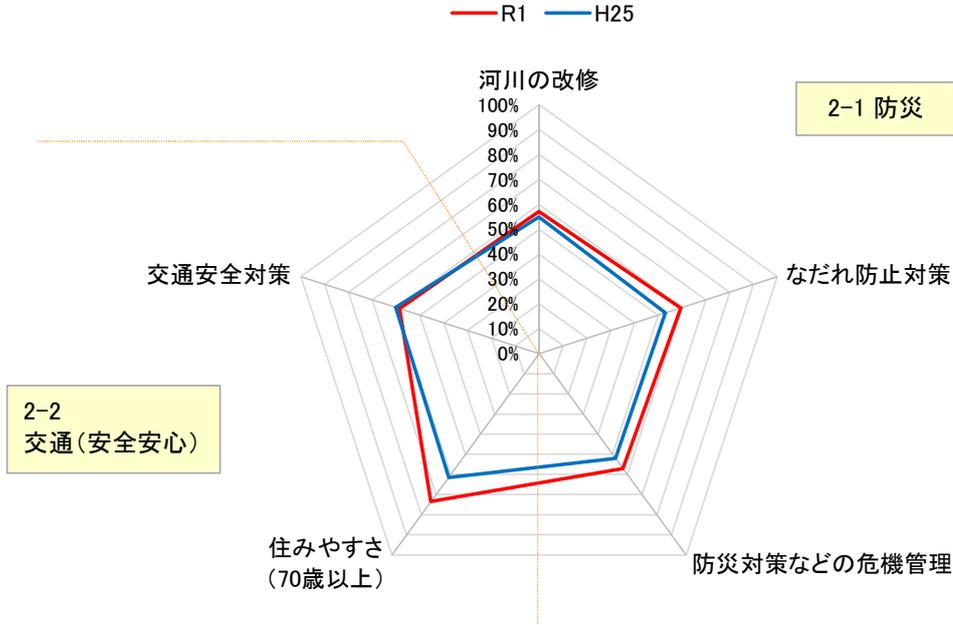
2-2 交通(安全安心)

- 「交通安全対策」では、満足度の大きな変化はなく、半数以上の人が満足と感じており、70歳以上の人の「住みやすさ」はH25 よりも大きく増加している。
- 他市と比較すると、市域が広い影響もあり、「緊急輸送道路の道路密度」の偏差値は低くなっており、「人口あたり交通事故発生件数」も比較的多い。

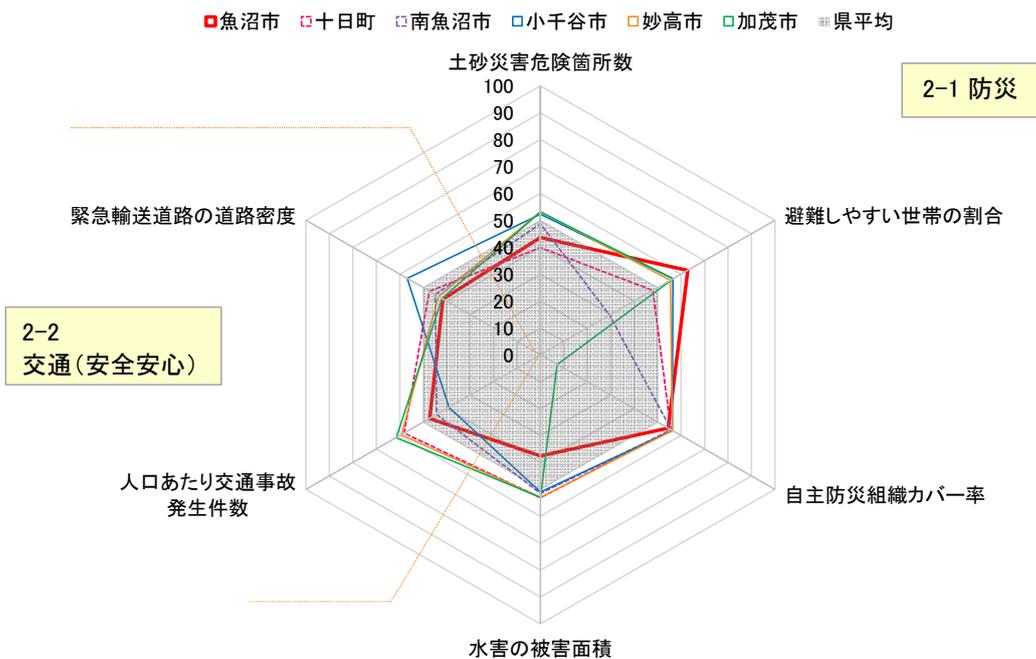
■結果の概要

地形的な要因等から、他市と比較すると災害危険箇所等が多い一方で、その他の防災に関する偏差値は高く、市民満足度も概ね上昇している。

【指標Ⅰ アンケートによる市民意識の経年変化】

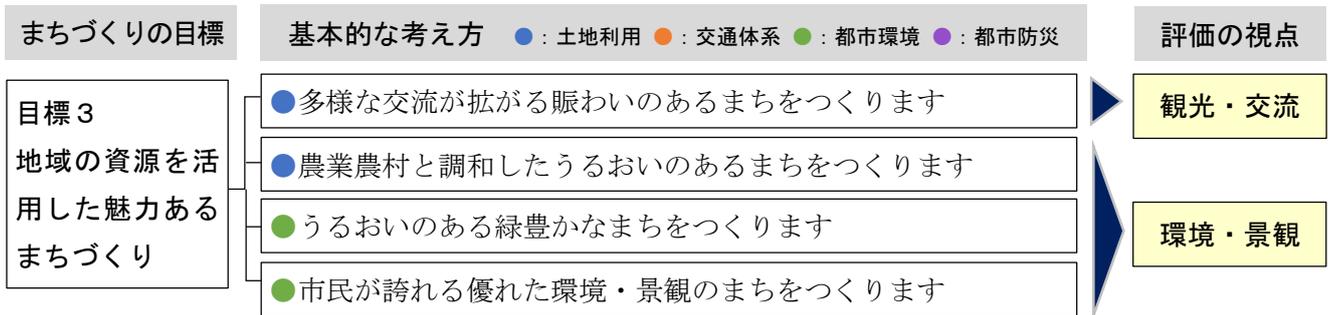


【指標Ⅱ 統計資料よる類似都市との比較】



(3) 目標3 地域の資源を活用した魅力あるまちづくり

■まちづくりの目標、方針別の基本的な考え方と評価の視点



■評価の視点・指標の設定

評価の視点	指標Ⅰ	指標Ⅱ
	[アンケートによる市民意識の経年変化]	[統計資料による類似都市との比較]
3-1 観光・交流	<ul style="list-style-type: none"> 観光業の振興 商業の振興 	<ul style="list-style-type: none"> 観光入込客数 人口あたり小売業事業所数
3-2 環境・景観	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギーや新エネルギー対策の推進 森林や里山の保全 まちの美観、街並みの景観整備 	<ul style="list-style-type: none"> 人口あたり自動車CO2排出量 森林面積の割合 自然公園面積の割合 指定文化財数

■評価の視点ごとの結果

3-1 観光・交流

- 市民の「観光業の振興」についての満足度は、H25と比較し低下しており、「観光入込客数」についても県平均よりやや低くなっている。
- 「人口あたり小売事業所数」は県平均をやや上回り、「商業の振興」の満足度は増加しているものの、全体的には低く、半数に達していない。

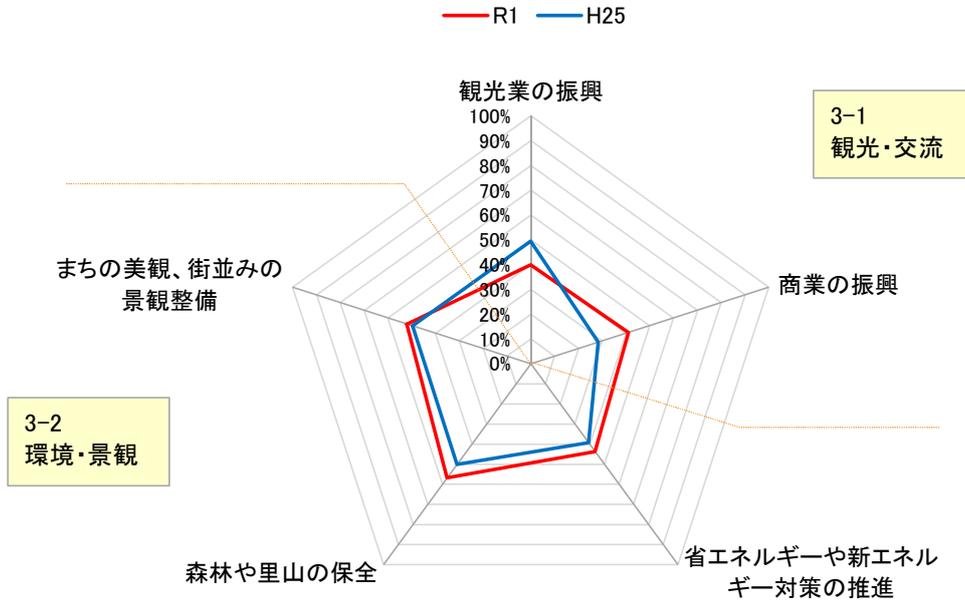
3-2 環境・景観

- 「省エネルギーや新エネルギー対策の推進」では、H25より満足度が上昇しているものの、半数には達していない。
- 「人口あたり自動車CO2排出量」は他市と比較して偏差値が低くなっており、中山間地等が多く自動車による移動が多い影響などが考えられる。
- 「まちの美観、街並みの景観整備」や「森林や里山の保全」の満足度はH25より上昇し、半数を超えている。
- また、市の東部は広く越後三山只見国定公園に指定されていることなどから、他市と比較すると「森林面積の割合」や「自然公園面積の割合」などの自然環境に関する偏差値が高くなっている。

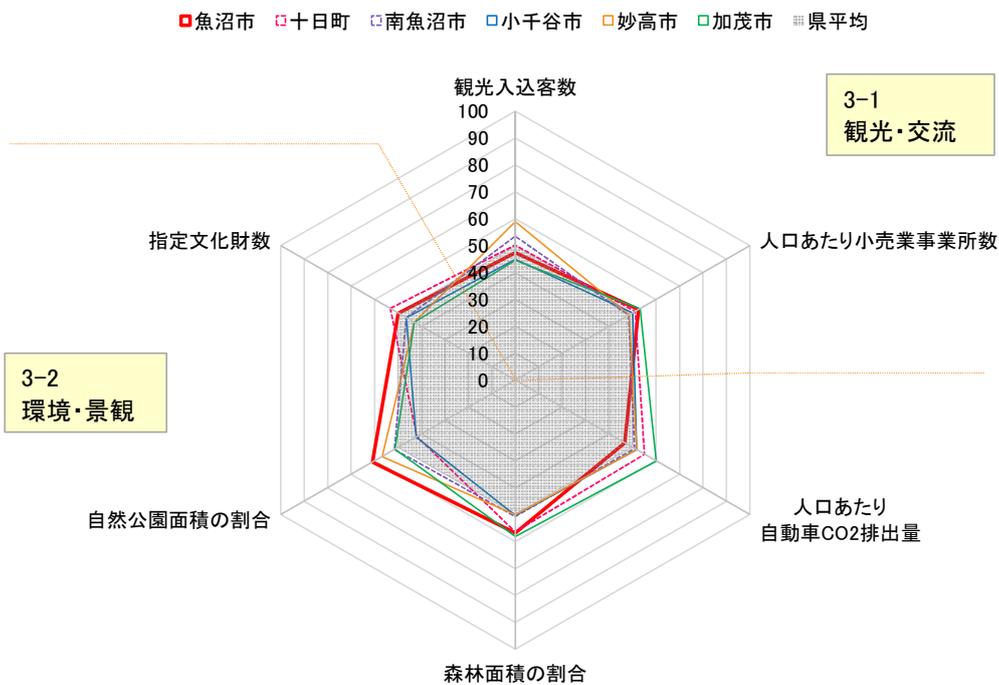
■結果の概要

観光業の振興に関する偏差値や満足度は低くなっている一方で、自然環境や景観に関する項目の偏差値や満足度は比較的高い。

【指標Ⅰ アンケートによる市民意識の経年変化】



【指標Ⅱ 統計資料よる類似都市との比較】



4. 今後の都市づくりに向けて

評価結果を踏まえ、まちづくりの目標ごとに今後の都市づくりに関して重視すべき点を整理した。

(1) まちづくりの目標 1：住みやすく持続可能なまちづくり

《分析結果の概要》

「住みやすさ」は多くの人を感じている一方、拠点づくりや公共交通網の充実などの満足度は低下しており、他市と比較しても全体的に評価が低い。

■今後の都市づくりに関して重視すべき点

①公共交通の維持と利便性の確保

魚沼市では、これまで乗合タクシーの運行などにより、公共交通の維持・確保に努めてきた。今後、高齢化の進行により、車の運転ができない高齢者が増加することが想定されるなかで、公共交通の必要性はさらに高まると考えられる。

また、利用者の少ない集落部で公共交通を維持するためには、財政による負担も必要となることから、公共交通網の整備と併せて、自動運転や鉄道・路線バス・乗合タクシー等の移動手段を効率的に活用する MaaS[※]等により、利便性の向上による利用促進や財政負担の軽減など、公共交通を維持していくための工夫が必要であると考えられる。

※MaaS（マース）は、モビリティ・アズ・ア・サービスの略であり、ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでをシームレスにつなぐ概念。

②将来の人口分布を踏まえた適正な公共施設配置

魚沼市の公共施設は、平成 16 年の市町村合併以前からの旧町村で所有していた施設を多く引き継いでおり、人口規模が同程度の市町村と比較して施設数が多く、同様の機能を有する施設が複数存在する状況であった。これらの公共施設の維持管理には多くの費用が必要となることから、これまで魚沼市では施設の統廃合や適正配置を進めてきた。

今後、人口減少の進行が想定されるなかで、公共公益施設を適切に維持・管理し、市民の利便性を確保するためには、立地適正化計画に基づいた居住の誘導や、将来の人口分布を踏まえた適正配置を進めるとともに、各地域や魚沼市だけではなく、周辺地域や周辺市町村との機能補完など、広域的な連携が必要であると考えられる。

③拠点機能の向上

これまで都市計画マスタープランでは、「魚沼市版コンパクトなまちづくり」として、都市機能の集積やまちなか居住による拠点の形成を推進してきた。また、平成 29 年 3 月に策定した魚沼市立地適正化計画では、魚野川・佐梨川・国道 17 号線に囲まれたエリアを都市機能誘導区域とし、拠点の形成を促進してきた。

一方で、アンケートによる「市街地の拠点づくり」に関する満足度はH25よりも低下しており、中心部の商店街等では空店舗が目立つ状態となっている。

今後、人口減少が進行するなかで、都市機能を維持し市民の生活利便性を維持するためには、立地適正化計画に基づいた都市機能の集積をさらに推進し、都市の拠点形成を図る必要があると考えられる。

魚沼市では、令和2年5月にこれまで分庁舎方式であった市役所庁舎が移転統合し、新たに拠点となりえる施設が整備された。このため、本庁舎を地域の拠点として活用していくとともに、堀之内、小出、湯之谷、広神、入広瀬の既存庁舎[※]及び敷地（跡地）を有効に活用していくことが必要である。これらをコミュニティ機能の強化や市民の生活利便性を維持・向上に資する施設として利活用し、地域の拠点性を強化していくことが考えられる。

（※守門庁舎は、行政庁舎として引き続き利用していくことを想定）

(2) まちづくりの目標2：安心して暮らし続けられるまちづくり

《分析結果の概要》

地形的な要因等から、他市と比較すると災害危険箇所等が多い一方で、その他の防災に関する偏差値は高く、市民満足度も概ね上昇している。

■今後の都市づくりにおいて重視すべき点

①居住の誘導やソフト対策等による安全性の確保

魚沼市は、地形的な要因から市内に広く土砂災害危険区域や浸水想定区域が分布している。市ではこれまで、洪水や土砂災害対策のためのハード整備を進めており、これらに対する市民の満足度は高い。

一方で、近年は気候変動により全国的に自然災害が頻発・激甚化しており、令和元年の台風19号では、信濃川流域で複数の出水被害が発生し、令和2年12月には、湯沢町での24時間降雪量が観測史上最多を記録し、関越自動車道では大規模な立往生が発生した。

国ではこのような頻発・激甚化する自然災害に対応するため、都市再生特別措置法を改正し、災害ハザードエリアの立地抑制や立地適正化計画への防災指針の位置付け等を行っている。

また、魚沼市では、全国の平均を上回るスピードで高齢化が進行しており、災害時に自力避難が困難となる高齢単身世帯の増加も懸念される。特に集落部では顕著であり、災害時や豪雪時には孤立化する恐れもある。

これらのことから、今後魚沼市では、高齢者をはじめ誰もが安全に安心して暮らし続けていくために、地域による避難や除雪体制の整備等の防災対策を一層推進していくことが必要であると考えられる。

なお、魚沼市では、河川流域に市街地が形成しており、居住誘導区域から浸水想定区域を除外することは現実的に困難であり、垂直避難やタイムラインの作成、リスクコミュニケーション等のソフト的な対策も含めて防災に関する指針を検討し、立地適正化計画の見直しを図ることも考えられる。

②安全安心な交通ネットワークの形成

市では、これまで歩道の整備や点字ブロックの設置等を行ってきたものの、交通安全対策や防犯対策に対する満足度は、前回調査と比較しやや低下している。

近年では、滋賀県大津市で発生した自動車事故に散歩中の多数の保育園児が巻き込まれる等、保育園児や登下校中の児童が犠牲となる事故や事件も多く発生しており、安全な歩行環境や通学路の整備に対する住民の意識は高まっている。また、冬期間には道路除雪の堆雪による見通しの悪化や歩行空間の減少が懸念される。

これらのことから、バリアフリー化や安全な道路・通学路の整備を今後も進めるとともに、地域による見守りや除雪体制の整備など、安全に暮らしていくための交通ネットワークの形成が必要であると考えられる。

(3) まちづくりの目標3：地域の資源を活用した魅力あるまちづくり

《分析結果の概要》

観光業の振興に関する偏差値や満足度は低くなっている一方で、自然環境や景観に関する項目の偏差値や満足度は比較的高い。

■今後の都市づくりにおいて重視すべき点

①豊かな自然環境や景観の保全・形成

魚沼市には、目黒邸をはじめとした歴史・文化財や、越後三山只見国定公園や尾瀬国立公園等に指定されている豊かな自然が豊富に存在している。また、令和2年3月には、魚沼市景観計画を策定し、市の特徴を活かした景観づくりを推進しているところである。

これらのことから、今後も魚沼らしい自然環境や景観等の保全・形成や、これらの魅力を活かした都市づくりを進めるとともに、エネルギー対策や低炭素社会に向けた環境面での取り組みも推進していくことが必要である。

②地域の魅力を活用した交流の促進と産業の活性化

魚沼市では、観光業の振興に関する満足度は前回調査よりも低下しており、類似都市と比較しても観光入込客数は少ない状況である。今後の人口減少下では、居住環境の維持・向上など、より多くの市民に住み続けてもらうための都市づくりとともに、交流人口の確保により、都市活力を維持していくことが重要である。

魚沼市は、前述のとおり、豊かな自然環境や景観等の魅力的な地域資源を有しており、これら地域独自の都市ストックを最大限に活用するとともに、観光促進のための環境整備やトップセールス、SNS等を活用した有効な情報発信等により、観光業や商業等の産業の活性化を図っていくことが重要であると考えられる。

また、現在は新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、地方での生活や仕事が注目されていることから、魚沼市の魅力を積極的にPRするとともに、サテライトオフィスやテレワークによる労働環境の整備、空き家情報の発信など、これらの機会を有効に活用した移住者や関係人口の創出も期待される。

【参考】指標Ⅰ データの概要

まちづくりの目標	評価の視点	評価指標	H25					R1						
			1 満足	2 やや満足	3 やや不満	4 不満	5 不明・無回答	満足度	1 満足	2 やや満足	3 やや不満	4 不満	5 不明・無回答	満足度
1 住みやすく持続可能なまちづくり	1-1 生活環境	市街地の拠点づくり	5.1%	36.8%	28.3%	6.6%	23.2%	41.9%	4.7%	32.3%	38.1%	13.2%	11.7%	37.0%
		住みやすさ※	17.7%	34.1%	16.0%	7.6%	24.6%	51.7%	17.7%	40.4%	21.5%	8.9%	11.5%	58.1%
		生涯学習の場の活用と充実	7.6%	46.4%	19.1%	3.9%	23.0%	54.0%	7.4%	50.6%	23.8%	3.4%	14.9%	57.9%
		公園、緑地の充実と維持管理体制	8.2%	49.7%	16.6%	4.5%	20.9%	57.9%	11.9%	45.8%	25.5%	6.8%	10.0%	57.7%
		まちのバリアフリー化の推進	5.1%	34.3%	31.6%	8.0%	20.9%	39.4%	4.0%	37.0%	38.5%	9.1%	11.5%	40.9%
		保健や地域医療の充実	7.2%	36.3%	28.1%	9.0%	19.3%	43.5%	12.3%	45.5%	24.7%	9.1%	8.5%	57.7%
	1-2 交通利便性	道路の整備	11.1%	41.3%	21.1%	8.6%	17.9%	52.4%	12.6%	47.0%	24.2%	9.1%	7.2%	59.6%
		鉄道・バス等の公共交通網の充実	5.3%	30.0%	29.2%	16.0%	19.5%	35.3%	3.2%	24.9%	39.2%	25.8%	6.8%	28.1%
2 安心して暮らし続けられるまちづくり	2-1 防災	河川の改修	8.6%	46.2%	18.7%	6.4%	20.1%	54.8%	10.4%	46.8%	25.1%	7.5%	10.2%	57.2%
		なだれ防止対策	5.7%	47.2%	21.1%	4.1%	21.8%	53.0%	10.0%	49.4%	25.3%	4.5%	10.8%	59.4%
		防災対策などの危機管理	7.4%	44.6%	23.0%	4.5%	20.5%	52.0%	8.5%	48.5%	29.2%	5.3%	8.5%	57.0%
	2-2 交通 (安全安心)	住みやすさ（70歳以上）※ ¹	28.1%	33.3%	8.3%	6.3%	24.0%	61.5%	32.5%	41.0%	14.5%	2.6%	9.4%	73.5%
		交通安全対策	7.2%	53.0%	16.2%	3.5%	20.1%	60.2%	8.3%	50.2%	27.7%	4.0%	9.8%	58.5%
3 地域の資源を活用した魅力あるまちづくり	3-1 観光・交流	観光業の振興	6.4%	43.1%	24.0%	6.0%	20.5%	49.5%	4.9%	35.1%	34.7%	14.0%	11.3%	40.0%
		商業の振興	4.7%	23.6%	37.0%	12.5%	22.2%	28.3%	4.7%	36.2%	34.3%	11.7%	13.0%	40.9%
	3-2 環境・景観	省エネルギーや新エネルギー対策の推進	3.9%	35.3%	31.4%	6.8%	22.6%	39.2%	5.8%	37.9%	36.2%	7.0%	13.0%	43.8%
		森林や里山の保全	7.0%	43.1%	24.2%	4.7%	20.9%	50.1%	8.5%	48.3%	26.8%	4.7%	11.7%	56.8%
		まちの美観、街並みの景観整備	8.4%	41.3%	24.4%	5.5%	20.3%	49.7%	7.7%	44.3%	28.5%	7.2%	12.3%	52.1%

[回答の設定が他項目と異なる設問]

※ 1：住みやすい、2：どちらかといえば住みやすい、3：どちらかといえば住みにくい、4：住みにくい、5：どちらともいえない・無回答

【参考】指標Ⅱ データの概要

目標1：住みやすく持続可能なまちづくり

評価の視点	評価指標	概要	出典	時点	単位	偏差値	データ						
						魚沼市	県平均	魚沼市	十日町市	南魚沼市	小千谷市	妙高市	加茂市
1-1 生活環境	生活サービス施設を利用しやすい世帯の割合	全世帯数に対して公共公益施設（医療機関、公民館、郵便局・銀行、小中学校）の1km圏内に住む世帯の平均割合	総務省「住宅・土地統計調査」	H30	%	43.1	54.9	49.8	57.8	47.6	57.3	51.4	66.7
	歩いて行ける公園の整備率	全世帯数に対して公園が1km圏内にある世帯の割合	総務省「住宅・土地統計調査」	H30	%	42.6	63.5	46.7	65.7	34.4	86.0	60.2	74.3
	人口あたり公共施設数	支所・出張所、児童館、公会堂・市民会館、公民館、図書館、体育施設、保健センター、青年の家・自然の家、集会施設の人口千人あたり施設数	総務省「公共施設状況調査経年比較表」	H30	箇所	55.2	4.8	7.2	7.9	2.7	1.5	6.5	2.4
	バリアフリー施設数	バリアフリー設備を導入している施設の数	新潟県「にいがたバリアフリーガイドマップ」	R2	件	47.9	199.4	134	176	173	93	124	58
	医療機関を利用しやすい世帯の割合	全世帯数に対して医療機関が1km圏内にある世帯の割合	総務省「住宅・土地統計調査」	H30	%	38.2	57.5	41.9	60.7	47.6	58.5	44.9	70.2
1-2 交通 利便性	公共交通を利用しやすい世帯の割合	全世帯数に対して駅の1km圏内またはバス停の500m圏内にある世帯の割合	総務省「住宅・土地統計調査」	H30	%	47.1	75.3	70.4	81.7	83.1	80.7	83.2	87.5
	都市計画道路完成率	都市計画道路の計画延長に対する完成済延長の割合	新潟県「新潟県の都市計画-資料編-」	H31	%	49.8	49.4	48.9	46.9	49.8	40.5	52.3	44.9

目標2：安心して暮らし続けられるまちづくり

評価の視点	評価指標	概要	出典	時点	単位	偏差値	データ						
							魚沼市	県平均	魚沼市	十日町市	南魚沼市	小千谷市	妙高市
2-1 防災	土砂災害危険箇所数	土砂災害警戒区域が指定されている箇所数	新潟県「土砂災害警戒区域等の指定状況及び基礎調査結果の公表状況」	R2	箇所	43.7	470.5	799	1,001	539	349	298	305
	避難しやすい世帯の割合	全世帯に対して緊急避難施設から1km以内にある世帯の割合	総務省「住宅・土地統計調査」	H30	%	62.8	84.6	99.2	82.2	61.1	92.1	90.7	92.2
	自主防災組織カバー率	全世帯数に対する自主防災組織構成世帯数の割合	新潟県「新潟県内市町村の自主防災組織活動カバー率」	H31	%	54.4	87.4	96.4	98.9	99.4	100.0	100.0	0.0
	水害の被害面積	水害被害があった面積の5年間の平均値	国土交通省「水害統計調査」	H26～30	m ²	37.5	32,853.9	166582.0	97.8	17118.8	22455.8	529.916	1246.8
2-2 交通 (安全安心)	人口あたり交通事故発生件数	人口千人あたり交通事故発生件数	新潟県警察「交通事故発生状況」	H30	件	47.2	14.6	16.0	10.4	17.5	20.2	9.8	8.7
	緊急輸送道路の道路密度	行政区域面積に対する緊急輸送道路指定延長の比率	国土交通省「国土数値情報」	H27	m/km ²	41.6	359.8	110.9	282.7	207.7	563.4	166.1	120.5

目標3：地域の資源を活用した魅力あるまちづくり

評価の視点	評価指標	概要	出典	時点	単位	偏差値	データ						
							魚沼市	県平均	魚沼市	十日町市	南魚沼市	小千谷市	妙高市
3-1 観光・交流	観光入込客数	一年間の観光客入込客数	新潟県「新潟県観光入込客統計」	H29	千人	47.4	2494.3	1550.5	2579.1	3781.2	656.0	5737.5	513.8
	人口あたり小売業事業所数	人口千人あたりの小売業事業所数	総務省「経済センサス-活動調査結果」	H28	事業所	52.6	9.6	11	10	9	10	9	11
3-2 環境・景観	人口あたり自動車CO2排出量	人口一人あたりの自動車によるCO2年間排出量	環境省「部門別CO2排出量の現況推計」	H29	t-CO ₂ /年	46.6	1.9	2.3	1.3	1.8	1.7	1.7	0.7
	森林面積の割合	行政区域面積に対する森林面積の割合	農林水産省「農林業センサス」	H27	%	56.8	41.3	54.6	53.8	42.6	41.9	41.5	57.2
	自然公園面積の割合	行政区域面積に対する土地利用基本計画に基づき指定された自然公園地域の面積の割合	国土交通省「国土数値情報」	H27	%	60.9	24.9	51.0	5.5	28.6	6.3	41.3	28.2
	指定文化財数	国と県が指定する重要文化財(建造物)の件数	新潟県教育庁文化行政課「新潟県の文化財一覧」	H31	件	49.9	2	2	3	1	1	0	0

