

鳥取市立地適正化計画（案）

【概 要 版】

平成28年4月

鳥 取 市

1

はじめに

◆計画策定の背景・目的

本市ではこれまで、人口増加や高度経済成長を背景に市街地の拡大が進んできました。また、合併により市域が広域化し、鳥取駅周辺の「中心拠点」と地域の中心部などの「地域生活拠点」から構成される多極型の都市構造を形成しています。

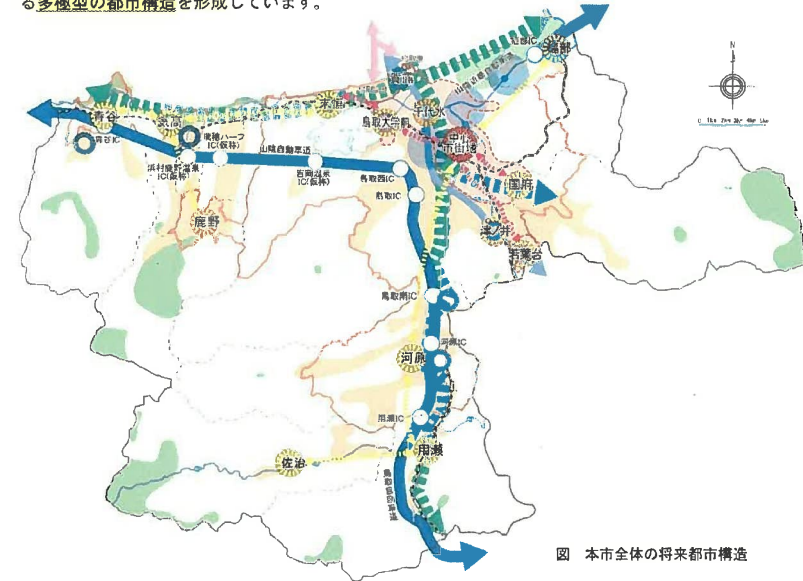


図 本市全体の将来都市構造

一方で近年、人口減少や少子高齢化が進行してきており、拡大した市街地のままでこの傾向が続くと、将来的には商業・医療・福祉などの身近な施設や公共交通の維持が一層困難な状況になり、快適な生活環境が損なわれることが懸念されています。

全国的にも地方都市を中心として同様の傾向が見られ、人口減少を想定した都市のリスクマネジメント（組織的な危機管理）の観点から、都市のコンパクト化の必要性が叫ばれるようになりました。

こうした背景から、平成26年に都市再生特別措置法が改正され、都市のコンパクト化を図るための手段として、市町村は「立地適正化計画」を策定することが可能となりました。

都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の維持・充実と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の実現を図ります。

鳥取市の現状

- 人口減少、少子高齢化
- 都市の低密度化・空洞化
- 公共交通サービスの低下など

都市のコンパクト化
（立地の適正化）
を図ることで…

持続可能な都市の実現

- 地域コミュニティの維持
- 公共交通の維持・充実
- 社会保障費等の充実など

◆計画の対象と位置づけ

立地適正化計画は、都市計画区域を対象エリアとする都市計画マスタープランの一部を構成するものであり、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指す本市の将来の都市計画において、中核的エリアにおける都市機能や居住に関する方針を示すものです。

立地適正化計画の対象区域は「都市計画区域全域」を対象としますが、都市機能誘導区域、居住誘導区域は市街化区域内に設定します。

立地適正化計画の推進により将来的に持続可能な本市の骨格を維持し、それにより市民生活全体の利便性の確保を目指しています。

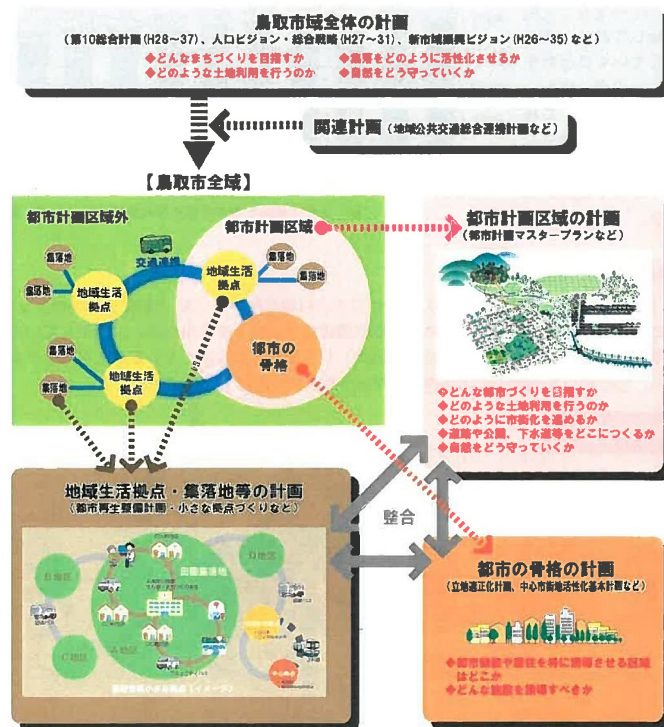


図 地域別のまちづくりイメージ

立地適正化計画は、都市施設や住居を強制的に一極に集める趣旨のものではありません。

長期的視点に基づく市街化区域に必要な都市施設の維持や、主に市街化区域にお住まいの皆様により利便性の高い地域への転居をご検討いただくこと等により、本市の屋台骨である市街化区域の維持・充実を目指す計画です。

◆計画の目標年次

計画の目標年次は「平成52年(2040年)」とします。

2

鳥取市のまちの現状及び将来見通し

人口

◆人口と高齢化率の推移及び将来見通し

本市の人口は、これまで増加を続けてきましたが、平成17年をピークに減少に転じており、今後も減少していくことが予測されています。また、本市の高齢化率は、これまで増加を続けてきましたが、今後もさらに増加していくことが見込まれています。

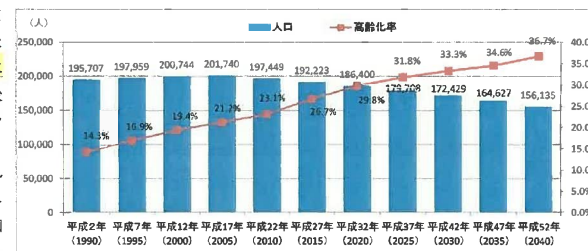


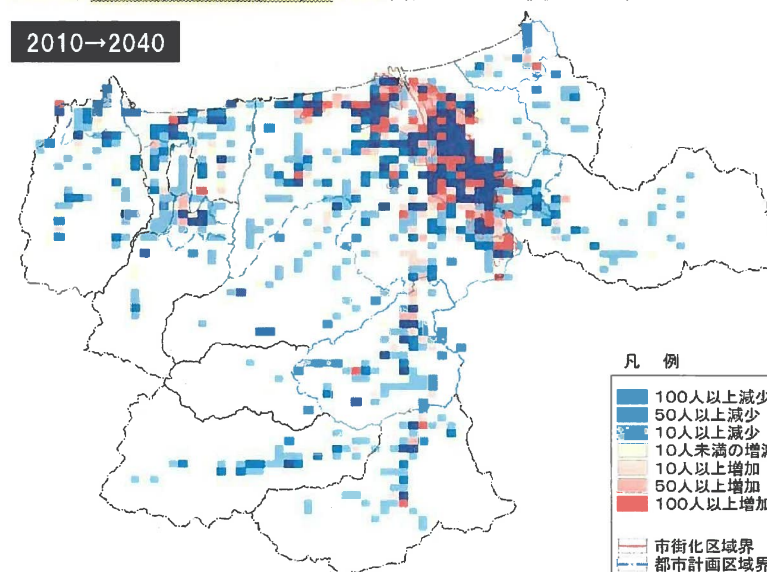
図 人口と高齢化率の推移及び将来見通し

資料：鳥取市

◆地域別の人口将来見通し

現状(2010年)から将来(2040年)にかけての人口増減数について、地域別(500mメッシュ単位)にみると、人口が大きく減少するのは「鳥取駅周辺をはじめとする中心部」に集中している一方で、人口が増加するのは「既成市街地(市街化区域)の外縁部」に点在していることがわかります。このことから、中心部の空洞化と市街地の拡大がより顕著になることが懸念されます。

2010→2040



注) メッシュの単位は500m

図 現況(2010年)から将来(2040年)にかけての人口増減

資料：鳥取市

土地利用

◆人口集中地区の変遷

本市の人口集中地区（＝人口密度40人/haの街区等が互いに隣接して人口5,000人以上を形成している地区）は、鳥取地域と国府地域の一部に設定されています。

昭和35年当初は、鳥取駅周辺をはじめとする千代川以東エリアにのみ設定されていましたが、その後、昭和50年代に湖山駅周辺をはじめとする千代川以西エリアに面積が大きく広がる一方で、地区全体の人口密度は大きく減少し、**市街地の拡大と低密度化が進み、その後大きな変動がないまま現在に至ります。**

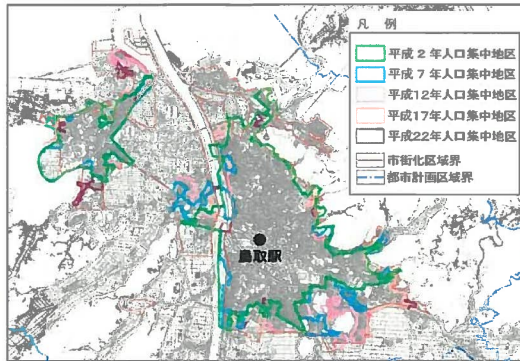
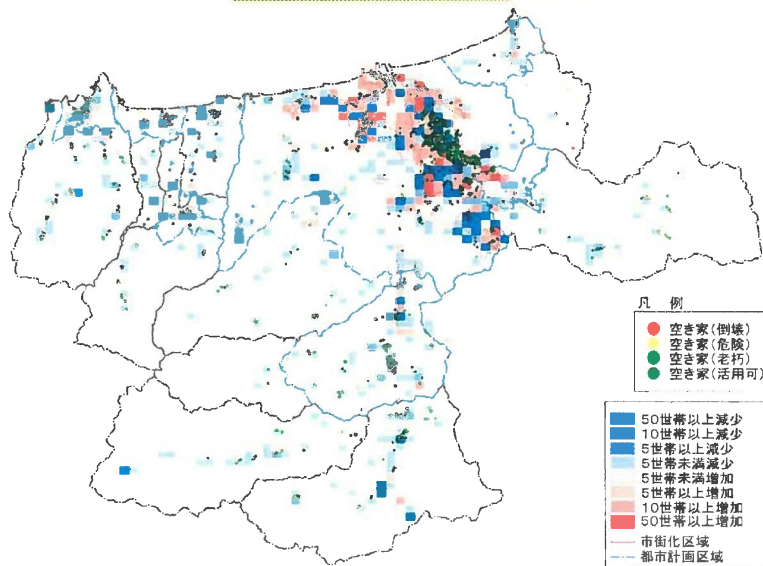


図 人口集中地区の変遷（鳥取地域・国府地域） 資料：国勢調査

◆空き家の状況

本市における空き家の状況をみると、平成25年調査で2,022件あり、特に鳥取駅周辺の中心部に集中しています。これらの地域では、平成17～22年にかけて世帯数が減少しており、**空き家の増加**がひとつの要因と考えられます。また、空き家の建物劣化状況をみると、倒壊や危険建物が全体の約1割、老朽建物が全体の約2割であり、**大部分（約7割）の建物が活用可能な状況にあります。**



注）メッシュの単位は500m 図 世帯数の増減（H17～H22）と空き家の分布状況

資料：鳥取市

都市交通

◆公共交通の利用状況

(1) 鉄道

本市の鉄道は、日本海沿いの東西方向にＪＲ山陰本線が、鳥取駅から南側に向けてＪＲ因美線が運行されています。このうち、主要な鉄道駅である**ＪＲ鳥取駅の乗降客数の推移をみると、年々減少を続けており、他の駅でも同様の傾向が見られます。**

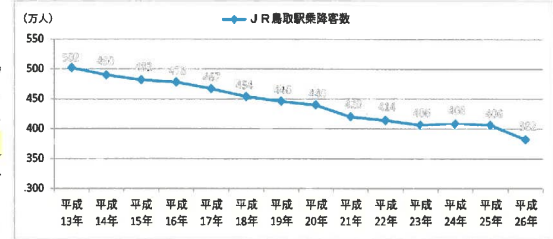


図 ＪＲ鳥取駅の乗降客数の推移

資料：鳥取市

(2) バス等

本市のバス等は、市のほぼ全域で運行されており、民間事業者が運行する路線バス等と、本市が運行する循環バス・乗合タクシー等に、大きく2分されます。このうち、市街地部の循環バス（くる梨）の利用者数の推移をみると、**運行本数やルートの拡大に伴い、年間利用者数は増加を続けていますが、1便当たりの利用者数は、近年では減少傾向にあります。**



図 循環バス（くる梨）の利用者数の推移

資料：鳥取市

◆公共交通の利便性と将来見通し

本市では、現状（2010年）から将来（2040年）にかけて、公共交通利便地域（＝公共交通が便利に利用できる地域）に住む人口が大きく減少することが予測されています。こうした状況下においては、公共交通利用者が減少し、**便数の減少や路線の縮小などのサービス水準の低下**を招き、公共交通利用可能地域（＝公共交通が利用できる地域）や公共交通空白地域（＝公共交通が利用できない地域）の人口比率が増大することが懸念されています。

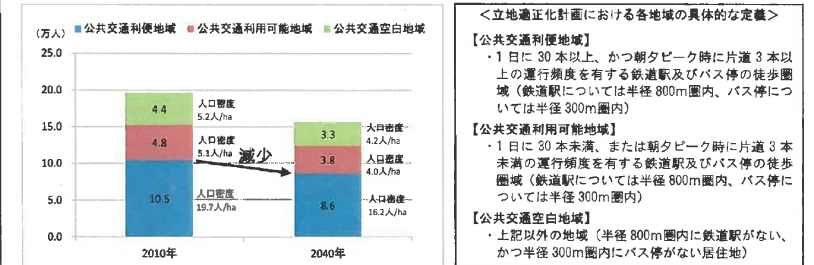


図 公共交通利便地域・利用可能地域・空白地域別の人口・人口密度の推移

資料：鳥取市

都市機能

◆主要な都市施設の利便性と将来見通し

本市では、自宅から各生活サービス施設（商業・医療・福祉施設）へ歩いていける距離（800m）に居住されている方の人口が減少することが予測されており、こうした状況が続けば利用者は更に減少し、**各生活サービス施設のサービスレベルの低下や施設自体の撤退が懸念されています。**

表 生活サービス施設の徒歩圏域（800m）における人口及び人口密度の推移

施設区分	2010年		2040年	
	徒歩圏人口（人）	人口密度（人/ha）	徒歩圏人口（人）	人口密度（人/ha）
商業施設	99,681	26.9	83,178	22.4
医療施設	150,506	15.1	125,242	12.6
福祉施設	156,976	12.1	130,543	10.0

資料：鳥取市

災害

◆災害危険区域における居住人口と将来見通し

本市における防災上の危険性が懸念される地域のうち、災害時に特に危険性が高い土砂災害警戒区域等（急傾斜地の崩壊及び土石流）は、各地の山裾に点在しており、これらのハザード区域には2010年時点で14,484人の人々が居住しています。2010年から2040年にかけては、これらのハザード区域内の人口は減少しますが、それでも**依然として10,300人の居住者が残存**することから、これらの人々への対応が求められています。

財政（公共施設更新費）

◆将来の公共施設の維持更新費用

公共施設を今のまま維持していく場合、**今後50年間に発生する公共施設の施設更新費（建設・修繕・更新・維持・解体等）は年間約65億5,000万円となる見込みとなっています。**これは、2012年度実績の約47億2,000万円と比べて、**約1.4倍**にあたります。

《今後50年間に発生する施設更新費》

50年間の総計		単位：千円
建設コスト	230,720,100	
修繕・更新コスト	55,622,197	
維持管理コスト	19,553,499	
解体・除却コスト	21,538,287	
計	327,434,083	
単年度平均		単位：千円/年
建設コスト	4,614,402	
修繕・更新コスト	1,112,444	
維持管理コスト	391,070	
解体・除却コスト	430,766	
計	6,548,682	

（億円）

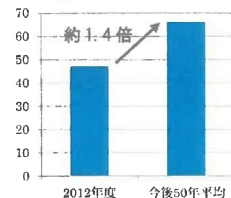


図 公共施設の維持更新費の推移

資料：公共施設白書

3

鳥取市における都市構造上の課題

◆人口・世帯に係る課題

- ・市街地では、今後の人口減少、高齢化社会の更なる進展を踏まえ、これまでの市街地の外延化を抑制し、都市の骨格として生活サービス機能（※1）や公共交通サービスを維持していくことが可能な市街地の適正規模を検討し、人口密度の維持を図っていく必要があります。
- ・本市の田園地域等でも必要な生活サービス機能の配置と公共交通の確保により、安心して暮らせる居住環境の形成が求められています。

※1【生活サービス機能】
都市機能のうち、人々が日常生活を送る上で必要とされる医療・福祉・買い物等の機能（例えば、診療所、スーパーなど）

【人口・世帯に関連する課題①】公共交通に係る課題

- ・各地域の需要に合った持続可能な公共交通システムの構築を図る必要があります。
- ・市街地においては、主要路線では高いサービス水準が維持されていますが、今後人口が減少していく中で、都市の骨格として、高いサービス水準を維持していくことが重要です。そのためには、生活サービス機能や居住機能と連携し、まちづくりとしての一体的な整備が不可欠です。
- ・田園地域等についても、積極的に公共交通を確保していくため、デマンド交通である乗合タクシー等の活用を更に充実していく必要があります。

【人口・世帯に関連する課題②】都市機能施設に係る課題

- ・市全体として、人口減少により将来の大幅な税収増が望めない中で、今後発生する公共施設の更新費用を踏まえると、公共施設の統廃合の促進と、公共施設の既存ストックの有効活用、集約化による利便性の向上を図っていく必要があります。
- ・市街地の中心核においては、都市の骨格として、高次都市機能（※2）の集約化が必要です。また、空き店舗等の増加などにより一部の生活サービス機能の低下が見られることから、生活の中心地として、生活サービス機能の充実を図っていくことが必要です。
- ・田園地域等では、生活サービス施設の不足が見られることから、需要に見合った必要な生活サービス機能の確保等により、安心して暮らせる居住地の形成を図っていく必要があります。

※2【高次都市機能】
都市機能のうち、日常生活の圏域を超えた広域地域を対象とする多くの人々を対象にした、質の高いサービスを提供する機能（例えば、市役所本庁舎、市民文化ホールなど）

◆高齢者の健康・福祉に係る課題

- ・高齢者が可能な限り住み慣れた地域で生活を継続することができるような包括的な支援・サービス提供体制の構築が求められています。

◆災害等に対する市街地の安全性に係る課題

- ・市全体に存在するハザード区域については、居住する人々の安全性を確保するため、他地域への居住促進を図っていくことが必要です。

本市は中心拠点と地域生活拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの維持・充実に取り組んでいますが、人口減少が進む中、将来の公共交通の維持が困難になりつつあります。今後公共交通が充実していない状況では、自家用車への依存が益々高まることにより日常生活に必要な生活サービス機能の郊外立地を招き、自動車の運転が難しい世代等の生活をより困難にすることが予想されます。

今回策定する立地適正化計画では、公共交通ネットワークと生活サービス機能の立地等をより緊密に連携させることにより、人口減少・少子高齢化、さらにはそれに伴う市の財政の縮小が進む中でも、だれもが安心して住み続けることのできる都市の骨格を守っていくこととします。

①多様な都市機能を提供する中心拠点等の維持

市域各所からのアクセス性に優れた鳥取駅周辺には高次都市機能が集積していますが、一方で一部の生活サービス機能の低下が否めない状況にあります。

今後本市が、市内外を問わず多くの方から魅力的な都市として持続し発展していくためには、市の中心核への高次都市機能の立地のみならず、街なかにおいて、生活サービス機能と居住のバランスの取れた立地が必要です。

そのために、中心拠点等に高次都市機能、生活サービス機能の維持・充実、居住の適切な促進を図ります。

②持続可能な公共交通ネットワークを活用した利便性の高い市民生活の確保

中心拠点等における高次都市機能や生活サービス機能をその周辺に暮らす人々が便利に利用するためには、公共交通との緊密な連携が不可欠であり、公共交通路線の維持・充実が求められています。

また、本市では、最大の交通結節点となる鳥取駅に接続する基幹的な公共交通路線の維持・充実に基本としつつ、全市的な公共交通ネットワークの確保を継続しています。

今後、さらなる人口減少や少子高齢化が進む中でも公共交通路線の維持・充実を図るためには、生活利便性を確保するための「生活サービス機能の立地」と、公共交通を使う人を確保するための「一定のエリアにおける人口密度の維持」、さらには公共交通の利用頻度を高めるための「利用しやすい公共交通ネットワークの構築」が不可欠であり、これらを一体的に取り組むことが重要です。これにより、「公共交通利用者の減少→路線の減少やサービスの低下→利用者の一層の減少」の悪循環を断ち切ることを目指します。

③立地適正化計画の対象外あるいは都市機能誘導区域が設定されない拠点への適切な対応

立地適正化計画の対象外あるいは都市機能を維持・充実する区域に設定されない各拠点においても、必要な生活サービス機能の確保等に取り組みます。

具体的には、立地適正化計画の区域と同様に、各拠点において現地に立地すべき生活サービス機能とその確保方策について検討を行うほか、それらの機能を提供する施設や公共交通のあり方、安全・安心な歩行環境の整備等を推進します。

このことにより、立地適正化計画の中で都市機能を維持・充実する区域に設定しない各拠点においても居住者等の利便性・回遊性を確保し、ネットワークで結ばれた他の拠点との適切な役割分担の下で、その周辺部における安心居住を目指します。

ここでは、本市全体の将来都市構造を踏まえつつ、立地適正化計画の策定対象となる「都市計画区域」に絞って、「都市の骨格構造」を検討します。

都市の骨格構造は、「1. 都市の骨格となる中心拠点」、「2. 都市の骨格となる公共交通軸」で構成することとし、それぞれ次に示す考え方にに基づき抽出しました。

都市の骨格構造の構成		抽出の考え方	抽出結果
1 都市の骨格となる中心拠点	…市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、全市民に、役所本庁舎、総合病院、大規模商業施設などの高次都市機能を提供する拠点	本市では下記①～③の条件すべてを満たすエリアを中心拠点としました。 ① 将来人口が特に集積するエリア(60 人/ha 以上) ② 公共交通の結節点(鉄道駅、バス乗継拠点) ③ 各種都市施設が多く集まっているエリア	●鳥取駅周辺
2 都市の骨格となる公共交通軸	…中心拠点を中心に、地域拠点や居住を促進すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準が確保される見通しの公共交通が運行する軸	本市では下記①～③のいずれかを満たす路線を基幹的な公共交通軸としました。 ① 鉄道路線 ② 中心拠点・地域拠点を結ぶバス路線 ③ 沿線人口が多く、将来にわたり一定以上のサービス水準が確保される見通しの公共交通バス路線	●鉄道路線 ●千代川以東のバス幹線路線

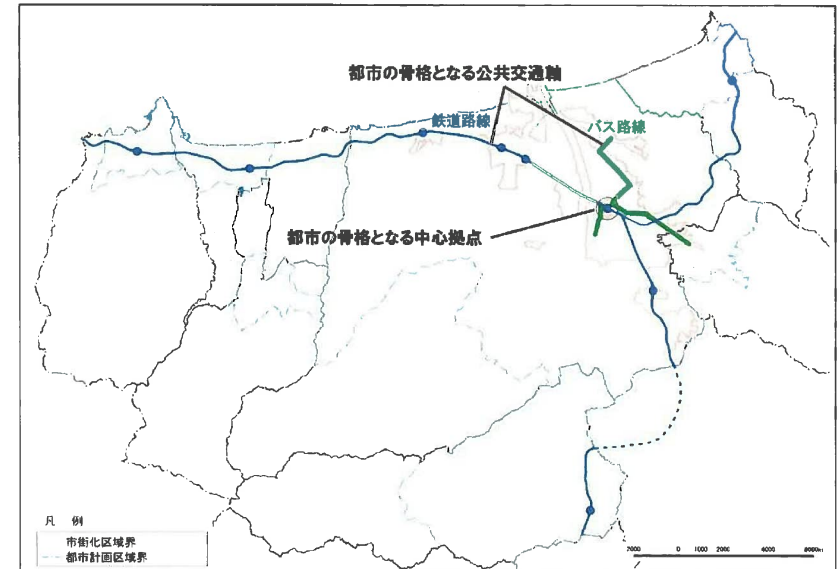


図 目指す都市の骨格構造

◆居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、都市再生を図るために居住を促進すべき区域であり、「徒歩や公共交通で中心拠点等に移動しやすい場所であるか」、「人口が比較的多く、生活サービス施設が将来にわたって持続できる場所であるか」、「災害等に対する安全性が高い場所であるか」などを考慮して定められる区域のことです。

◆居住誘導区域の設定の考え方

本市では下記の①・②・③の条件のいずれかを満たすエリア、かつ④・⑤の条件を満たすエリアを居住誘導区域に設定しました。

条 件	設定の考え方
①公共交通で中心拠点等への移動がしやすいエリア-1	・現状としてサービス水準の高い(ピーク時片道3本以上)鉄道路線またはバス路線で、かつ将来人口密度が高いエリアを設定します。
②公共交通で中心拠点等への移動がしやすいエリア-2	・公共交通政策(計画)の主要路線で、かつ将来人口密度が高いエリア同士を結ぶ区間とします。
③徒歩で中心拠点等への移動がしやすいエリア	・「目指すべき都市の骨格構造」で設定した中心拠点のエリア、及びその周辺の高齢者徒歩圏(半径500m圏域)を位置づけます。
④災害等に対する安全性が確保できるエリア	・対象区域における災害等に対する安全性を確保するため、上記①～③で決定したエリアから、土砂災害警戒区域等である急傾斜崩壊危険区域及び土石流危険区域の範囲を除くこととします。
⑤住居地として利用できるエリア	・上記①～③で決定したエリアから、住居地として利用が見込めない工業系用途地域の範囲を除くこととします。

※居住誘導区域は、現在主に市街化区域に居住されている方が、将来、より利便性の高い地域への転居を検討する際の対象エリアとして想定しています。

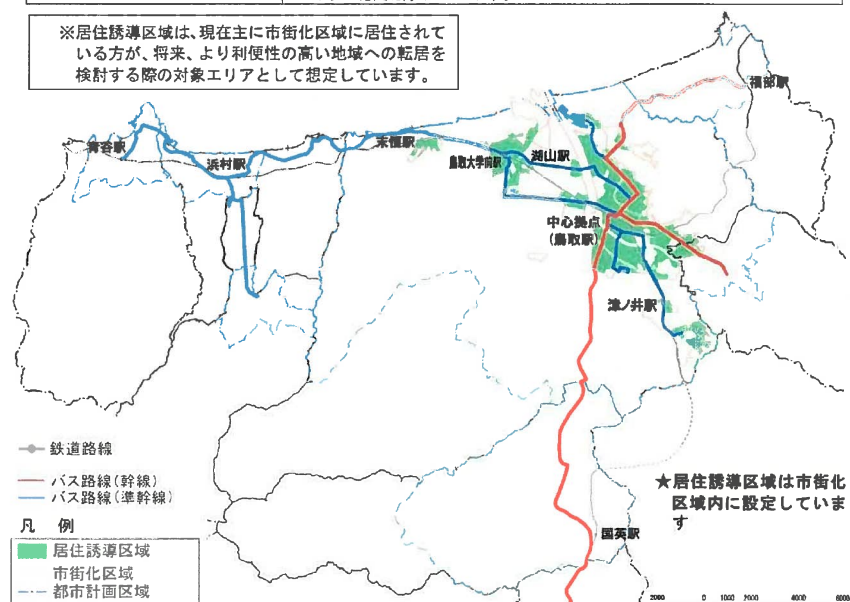


図 居住誘導区域

◆都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の維持・充実を図るべき区域のことであり、「都市施設の集まり具合」や「公共交通による移動のしやすさ」などを考慮して定められる区域のことです。

◆都市機能誘導区域の設定の考え方

本市では下記①または②かつ③の条件を満たすエリアを都市機能誘導区域に設定します。

条 件	設定の考え方
①中心拠点のエリア	・中心拠点のエリアは、交通結節点である鳥取駅から歩いて移動しやすい場所であり、人口密度が高く、かつ各種都市施設が多く集まっていることから、都市機能誘導区域の核として位置づけます。
②その他、都市施設が多く集まっているエリア	・①に隣接して、商業施設や公共施設などが多く集まっているエリアを都市機能誘導区域に加えることとします。また、これらのエリア内では、公共交通による利便性を確保します。
③居住誘導区域内であること	・都市施設を将来にわたって維持していくためには、近くに多くの人が住んでいる必要があることから、都市機能誘導区域は人口密度が比較的高い居住誘導区域の中に定めることとします。

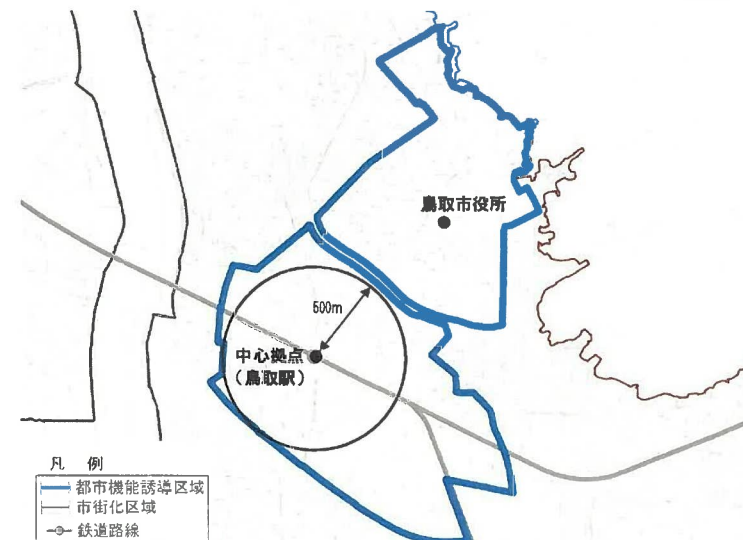


図 都市機能誘導区域

ここでは、人口減少・超高齢化社会等の社会情勢の中、本市の持続的発展にとって最も必要な中心市街地での都市機能はどのようなものが妥当か検討します。

◆都市機能の維持・充実に対する基本的な考え方

都市機能誘導区域に求められる都市機能は、大きく分けて「高次都市機能」と「生活サービス機能」の2種類があります。

表 都市機能の分類

種 別	●高次都市機能	●生活サービス機能
機能概要	・都市機能のうち、日常生活の圏域を超えた広域地域を対象とする多くの人々を対象にした、質の高いサービスを提供する機能 (例えば、市役所本庁舎、市民文化ホールなど)	・都市機能のうち、人々が日常生活を送る上で必要とされる医療・福祉・買い物等の機能 (例えば、診療所、スーパーなど)
利用対象	→全市民 (広域からの利用が想定される)	→当該地域の人々がメイン (利用者の範囲が限定的である)

都市機能のうち、「高次都市機能」は、本市の全市民が利用できるものであり、利用圏域は市域全域となることから、中心拠点（鳥取駅から高齢者徒歩圏域（500m圏域））内に配置されるのが望ましいと考えます。一方で「生活サービス機能」は、機能がある地域の近隣居住者等の利用が中心であることから、都市機能誘導区域の全体にバランスよく配置するのが適当と考えられます。

都市機能の維持・充実に対する基本的な考え方としては、現状の施設の充足状況、配置バランスを踏まえ、「充足している機能の維持と、不足している（または今後不足する）機能の充実を図っていくこと」を基本とします。

◆都市機能誘導施設の設定の考え方

都市機能誘導区域では、区域内の都市機能増進を図るために必要な維持・充実すべき施設（＝都市機能誘導施設）を定めることとなっています。本市では、都市機能誘導区域内全ての「高次都市機能」及び「生活サービス機能」について、維持・充実を図っていきませんが、この中でも「①日常生活で最低限必要とされる施設」かつ「②利用対象者が特に多く、利用頻度も高い施設」を、特に重要性・緊急性が高い施設として「都市機能誘導施設」に定め、郊外部への機能流出を防ぐことが望ましいと考えられます。

本市においては、「①日常生活で最低限必要とされる施設」は、【商業機能】、【医療機能】が該当します。

また、「②利用対象者が特に多く、利用頻度も高い施設」としては、様々なニーズに対応した買物・食事などを提供する【デパート】や、日々の生活に必要な食料品・日用品等の購入が可能な【スーパー】、総合的な医療サービスを受けることができる【総合病院】を設定します。

よって、下記に示す2施設を「都市機能誘導施設」として設定します。しかし、今回設定しなかった都市機能誘導施設については、今後の少子高齢化等社会情勢の変化を考慮しつつ、継続的に考察を重ねることとし、都市機能誘導施設に位置付ける必要性が高まった段階で、都市機能誘導施設への設定を検討していくこととします。

【都市機能誘導施設】	●総合病院 ●商業施設（スーパー・デパート）
------------	---------------------------

居住誘導区域外で「一定規模以上の住宅開発」を行う場合や、都市機能誘導区域外で「都市機能誘導施設の整備」を行う場合は、本市への届出が必要となります。

ただし、これらの開発行為や建築等を行う場合、本市への届出は必要となりますが、これらの行為が規制されるわけではなく、法的な強制力はありません。

届出制度は、居住誘導区域外における住宅の立地の動向や、都市機能誘導区域以外における都市機能誘導施設の整備の動向を把握するとともに、届出者に対して、区域内への住宅や都市施設に立地を緩やかに促すために運用するものです。

◆居住を促進するための施策

本市では、居住誘導区域内への居住を促進するため、転居・転入の促進や、住宅整備、居住環境の向上などに関して、必要な施策を検討していきます。

＜具体的な施策の一例＞

分 類	施策内容
国等による支援措置	●スマートウェルネス住宅等推進事業（サービス付き高齢者向け住宅整備事業）
	●高齢者等の住み替え支援制度の活用
	●空き家再生等推進事業の活用
	●都市・地域交通戦略推進事業（公共交通等の整備について重点的に支援）
市が独自にする施策	●U・I・ターン者住宅活用推進事業
	●空き家情報バンクの活用
	●定住促進・U・ターン相談支援窓口の活用
	●居住誘導区域外における届出制度の運用
	●リノベーションまちづくりの推進
	●エリアマネジメント※の推進
	●街なか居住の普及に向けた広報活動の推進
	●公共交通に関する取り組みとの連携

※【エリアマネジメント】

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための住民・事業主・地権者等による主体的な取り組みのこと。例えば、住宅地では住民が建築協定等を活用して、良好な街並み景観を形成・維持したり、広場や集会所等を共有する方々が管理組合を組織し、管理行為を手がかりとして良好なコミュニティづくりを行う取り組み、業務・商業地では市街地開発と連動して街並みを目指す方向に誘導したり、地域美化やイベントの開催、広報等の地域プロモーションを展開した取り組みなどが挙げられる。

◆都市機能を維持・充実するための施策

本市では、都市機能誘導区域内で都市機能誘導施設（総合病院、商業施設（デパート・スーパー））を維持・充実するために、必要な施策を検討していきます。

対象となる都市機能誘導施設については、現状としては施設が比較的充実していることから、当面は機能維持（移転等の流出阻止）を主目的とした施策を検討することとします。また、社会経済情勢の変化等により、将来的に都市機能誘導施設の不足等が生じた場合は、機能充実を主目的とした施策を検討することとします。

＜具体的な施策の一例＞

分 類	施策内容
当面実施すべき施策 （機能維持が主目的）	市が独自にする施策
	●都市機能誘導区域外における届出制度の運用
	●利用促進のための情報提供
	●エリアマネジメントの推進
将来的に想定される施策 （機能充実が主目的）	●公共交通に関する取り組みとの連携
	国等による支援措置
	●集約都市形成支援事業（コンパクトシティ形成支援事業）
	●都市機能立地支援事業
	●都市再構築戦略事業
	●スマートウェルネス住宅等推進事業（スマートウェルネス拠点整備事業）
	●都市・地域交通戦略推進事業（公共交通等の整備について重点的に支援）
	市が独自にする施策
	●公有地の有効活用
	●指定容積率の緩和
	●リノベーションまちづくりの推進

◆目標値の設定

まちづくりの目標を達成するための評価指標を下記のとおりに設定します。人口減少が進む本市においては、目標値は現況値レベルの維持を基本とします。

<評価指標>	<現況値(2010)>	<目標値(2025)>	<目標値(2040)>
◆居住誘導区域内の人口密度	45.5人/ha	45.4人/ha	46.0人/ha
◆市街化区域人口に対する居住誘導区域内の人口割合	62.8%	68.8%	72.9%
◆市街化区域内の公共交通の分担率	6.6%	6.6%	6.7%
◆循環バスの利用者数	11.4人/便	11.4人/便	11.5人/便

※各目標値は、他都市の事例を参考に、居住誘導区域外から毎年1%の人口を誘導すると仮定して算出した上限値です。
今後、計画の見直しの際には、社会情勢に応じた新たな目標値の設定を検討しますが、D1D地区における人口密度の指標である「40人/ha」を指標設定の基準とし、そのレベルを下回らない目標値とします。

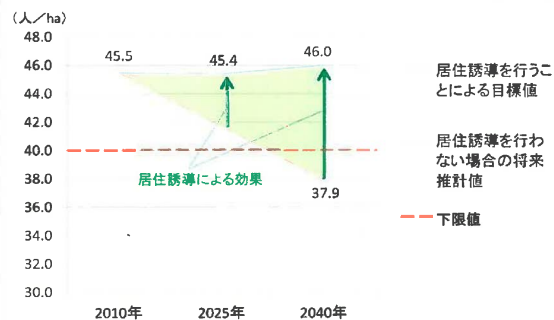


図 居住誘導を行わない場合の人口密度の将来推計値と居住誘導を行うことによる目標値

◆進捗管理スケジュール

本計画で策定した目標値は、定期的（国勢調査等の結果公表に合わせた概ね5年ごとを想定）に評価します。

その評価結果とともに、社会情勢や国による補助事業の変化等を踏まえ、必要に応じて、居住誘導区域や都市機能誘導区域、各種施策、目標値等の見直しを検討し、地域住民や策定委員会等での意見聴取を行った上で、計画の更新を行っていきます。

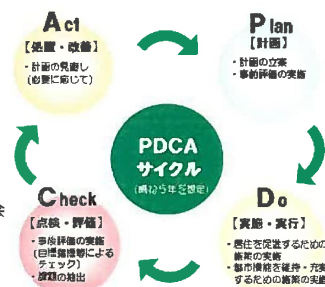


図 施策の評価・見直しサイクルのイメージ