



1 評価指標及び目標値の設定

立地適正化の方針及び居住・都市機能の誘導方針により、めざす目標を定量的に評価する指標及び目標値を定めます。

目標の達成状況を定量的に評価する指標	推計値・現況値	中間値・方向性 令和12(2030)年	目標値 令和22(2040)年
居住誘導区域の人口密度	83.8人/ha 令和12(2030)年推計値	85.7人/ha	—
	76.7人/ha 令和22(2040)年推計値	—	82.5人/ha
誘導施設の施設数	9施設 令和3(2021)年現況値	12施設	13施設
駅周辺が機能的で利用しやすいと思う市民の割合	15.3% 令和元年(2019)年現況値	↗	—
コミュニティ交通の利用者数	98,222人 平成30(2018)年度現況値	133,000人	—
地域交通(バス等)により市内の移動が便利であると思う市民の割合	22.0% 令和元年(2019)年現況値	↗	—

「駅周辺が機能的で利用しやすいと思う市民の割合」、「コミュニティ交通の利用者数」、「地域交通(バス等)により市内の移動が便利であると思う市民の割合」については、「第6次知多市総合計画(計画期間:令和2(2020)年度～令和11(2029)年度)」から算出あるいは転載し、中間値を定めています。したがって、中間値により計画の評価を行い、次期総合計画に応じながら、令和22(2040)年の目標値を定めることとします。

【検討資料】「評価指標及び目標値の設定」について

■立地適正化の方針

若年世代や高齢者から安心して暮らし続けることができるまちとして選ばれる都市づくり

世帯分離や市外からの転入により増加が見込まれる単身・核家族世帯(若年・子育て世代)が安心して暮らし続けることができるよう、多様なライフスタイル(駅前居住や郊外居住等)に見合った安全で安心な居住地を形成します。また、今後特に増加が見込まれる高齢者(単身・夫婦のみ)世帯の暮らしを支えていくため、居住地の選択肢の1つとして、都市機能や公共交通ネットワークが整い便利な生活ができる居住地を形成します。

■居住の誘導方針

- 市街化区域(ただし、工業地域、工業専用地域及び災害危険性の高い区域は除く。)や新市街地エリアでは、ゆとりある住まいや自家用車を主な移動手段とする暮らし方を求める若年・子育て世代の居住を誘導
- 主要な鉄道駅(朝倉駅、巽ヶ丘駅、新舞子駅)周辺では、生活に必要な機能が身近に揃う便利な暮らしを求める若年世代から高齢者まで幅広い世代の居住を誘導



誘導方針によりめざす
目標と狙いとする効果

多様な世代が暮らし続けていく上で必要な生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるよう、人口集積を維持・強化をめざします。



目標の達成状況を 定量的に評価する指標	推計値・中間値・目標値
居住誘導区域 の人口密度	令和12(2030)年 推計値: <u>83.8人/ha</u> (66,558人) → 令和12(2030)年 中間値: 85.7人/ha(71,857人)
	令和22(2040)年 推計値: <u>76.7人/ha</u> (60,919人) → 令和22(2040)年 目標値: 82.5人/ha(69,156人)

○推計値は、H27(2015)年都市計画基礎調査より、過去の世帯人員変化率、住宅用地の増加率を基に算出した人口密度推計値。

○中間値、目標値は、「第6次知多市総合計画」における人口推計値より算出。

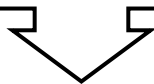
■立地適正化の方針

様々な都市機能が使いやすく配置された都市づくり

自動車を運転できない高齢者をはじめ市民の便利な日常生活を維持するとともに、広域からの集客を高めていくため、市内外からアクセスしやすい、朝倉駅周辺において広域機能の集積を図ります。また、一定の利用圏人口で成立する地域機能や日常的な利用が見込まれる生活機能については、公共交通や徒歩で容易に利用できるように住まいの身近に配置し、歩いて暮らしやすい生活圏を形成します。

■都市機能の誘導方針

- (朝倉駅周辺地区)行政機能、商業機能や文化・スポーツ交流機能といった多様な高次サービスを提供し、広域からの利用が見込まれる広域機能を誘導
- (つつじが丘・七五三山地区、巽ヶ丘駅周辺地区、新舞子駅周辺地区)
一定の利用圏人口で成立する地域機能の中でも、居住者の生活利便性を支えるために必要な機能を誘導
- 居住誘導区域に広く分布する日常的な利用が見込まれる生活機能については、人口密度の維持・向上により、現在の機能を維持・活用



誘導方針によりめざす 目標と狙いとする効果

各種生活サービスが効率的に提供できるよう、都市機能(広域機能・地域機能)が使いやすく配置された市街地をめざします。



目標の達成状況を 定量的に評価する指標	現況値・中間値・目標値
誘導施設 の施設数	令和2年(2020)年現況値: <u>5施設</u> ↓ 令和12(2030)年中間値: <u>8施設</u> ↓ 令和22(2040)年目標値: <u>9施設</u>
駅周辺が機能的で 利用しやすいと思う市民 の割合	2019年(令和元年)現況値: <u>15.3%</u> ↓ 令和12(2030)年中間値・方向性: <u>↗</u>

○「駅周辺が機能的で利用しやすいと思う市民の割合」の中間値・方向性は、「第6次知多市総合計画」から転載。

■立地適正化の方針

都市機能に容易にアクセスできる都市づくり

市内外や拠点間を結ぶ等、本市の都市構造の一体性を確保するための幹線道路ネットワークの形成を図ります。

鉄道や各拠点へのアクセスの確保、多様な交通需要に対応した適切な移動サービスの提供をはじめ、自家用車に過度に依存しなくても移動しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。また、今後の人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少し、その運営が厳しくなることが懸念されることから、沿線への居住や都市機能の集積により、効率化を図ります。

■公共交通軸の形成方針

- (鉄道)事業者と協力した利用促進
- (バス路線)既存路線沿線への居住の誘導等により、既存路線やサービス水準の維持及び鉄道駅と市街地や都市拠点・副次的都市拠点間の連携
- 公共交通不便地域を解消する交通手段の確保の検討(地域の実情に合った総合的な公共交通ネットワークの形成)



誘導方針によりめざす目標と狙いとする効果

既存の公共交通網の維持・確保が図られるよう、公共交通の利用促進をめざします。



目標の達成状況を定量的に評価する指標	現況値・中間値・目標値
コミュニティ交通の利用者数	平成30(2018)年現況値: <u>98,222人</u> ↓ 令和12(2030)年中間値:133,000人
地域交通(バス等)により市内の移動が便利であると思う市民の割合	2019年(令和元年)現況値: <u>22.0%</u> ↓ 令和12(2030)年中間値・方向性:↗

○「コミュニティ交通の利用者数」の中間値は、「第6次知多市総合計画」における目標値より算出。

○「地域交通(バス等)により市内の移動が便利であると思う市民の割合」の中間値・方向性は、「第6次知多市総合計画」から転載。

2 計画の進行管理

都市計画運用指針では、「市町村は、立地適正化計画を策定した場合においては、概ね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討するべきである」とされています。

また、「その結果や市町村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、適切に立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うべきである」とされており、本市においてもPDCAサイクルの考え方にに基づき、数値目標の達成度等を基に、継続的に計画の評価を行い、必要に応じ、計画の見直しを行っていきます。

特に、本市の居住誘導区域においては、当面（～10年後）は、人口密度の大きな低下は見込まれにくいものの、将来的（概ね20年後）には、さらに人口が減少を続け、一部の既成市街地等において人口密度が大きく低下する懸念があります。そこで、これら区域を中心に、将来の人口動向を定期的に確認・予測し、居住誘導区域の見直しを行う等、本計画については、**時間軸をもった動的な計画として運用を図ることとします。**

PDCAサイクルイメージ

