

第7章

まちづくりの推進に向けて



第7章 まちづくりの推進に向けて

第7章では、本計画の方針に沿ったまちづくりの達成状況を評価するための指標及び目標値を設定するとともに、目標達成により期待される効果を整理します。

また、計画の評価や見直しの方法について、基本的な考え方を示します。

1. 評価指標及び目標値

本計画の方針に沿ったまちづくりの達成状況を評価するための指標及び目標値を次のとおり設定します。

図99 評価指標及び目標値の設定

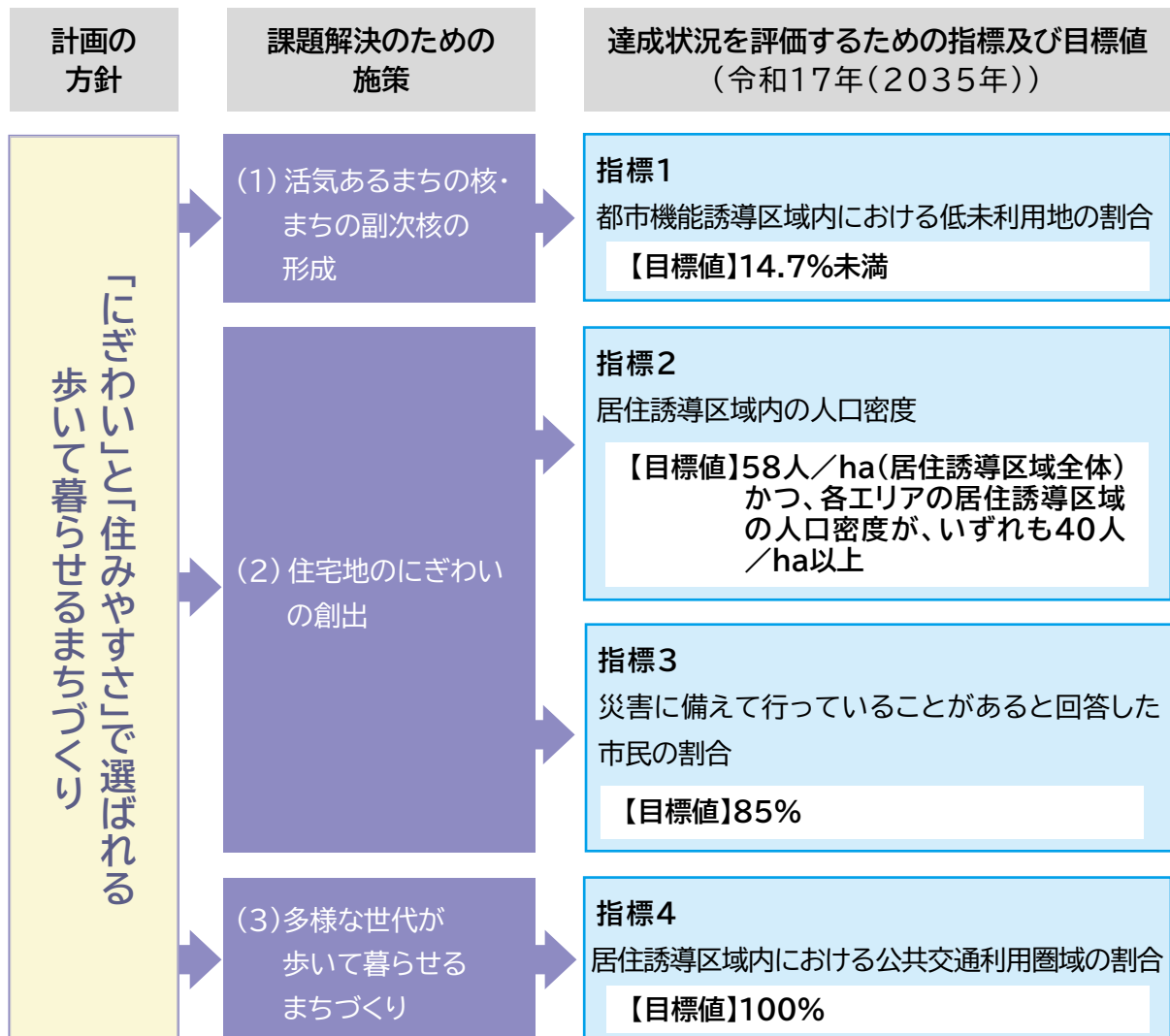


表 22 評価指標及び目標値

評価指標	策定時	目標値 (令和17年(2035年))
指標 1 都市機能誘導区域内における 低未利用地の割合	17.1%	14.7%未満
指標 2 居住誘導区域内の人口密度	58人/ha (居住誘導区域全体)	58人/ha (居住誘導区域全体) かつ 各エリアの居住誘導区域 の人口密度が、いずれも 40人/ha以上
指標 3 災害に備えて行っていること があると回答した市民の割合	80.5% ※指標3のみ改定時の数値	85%
指標 4 居住誘導区域内における公共 交通利用圏域の割合	88%	100%

指標1 都市機能誘導区域内における低未利用地の割合

- 都市機能誘導区域内の低未利用地の有効活用が進み、都市機能*や居住の集積が図られることで、活気あるまちの核・まちの副次核の形成につながると考えられることから、「都市機能誘導区域内における低未利用地の割合」を指標に設定します。
- 東松山駅周辺及び高坂駅周辺の低未利用地の更なる活用を目指し、都市機能誘導区域全体に対する低未利用地の割合が「松山エリアの策定時(14.7%)未満」となることを将来の目標に設定します。

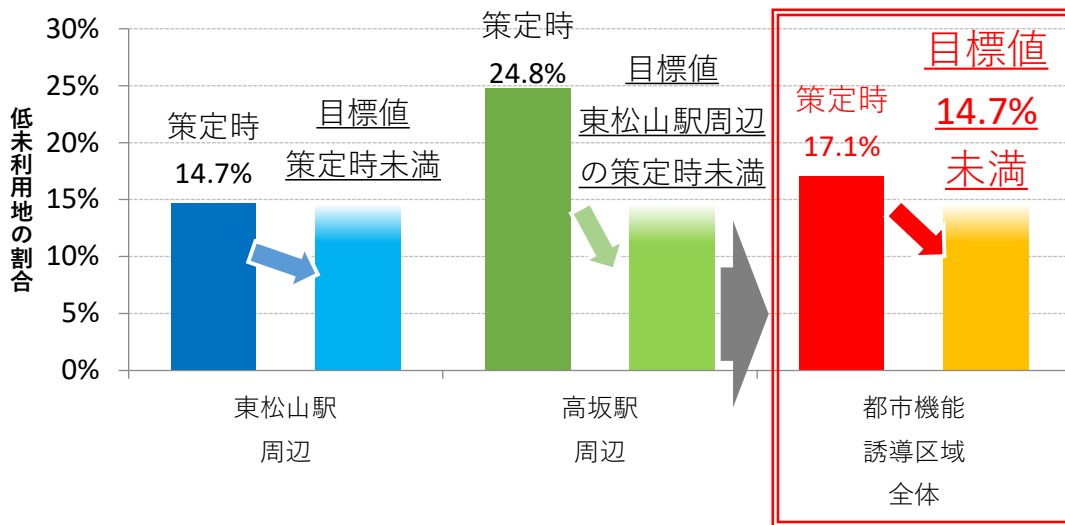
表23 都市機能誘導区域内における低未利用地の割合

策定時 (平成27年(2015年))	中間 (令和2年(2020年))	目標値 (令和17年(2035年))
17.1%	11.9%	14.7%未満

※策定時、中間は都市計画基礎調査(平成27年、令和2年)を基に算出

※算出方法:都市計画基礎調査の「土地利用現況図」を基に、都市機能誘導区域内の低未利用地(田、畑、山林、その他の空地。ただし、生産緑地は除く。)の面積を算出し、都市機能誘導区域の面積に対する割合を計算

図100 「都市機能誘導区域内における低未利用地の割合」の目標値



<参考> 都市機能誘導区域内における低未利用地の割合(策定時)

	東松山駅 周辺	高坂駅 周辺	都市機能 誘導区域全域
都市機能誘導区域面積(ha)	109.2	35.1	144.3
低未利用地面積(ha)	16.0	8.7	24.7
低未利用地の割合	14.7%	24.8%	17.1%

*都市機能(P191)

指標2 居住誘導区域の人口密度

- 本計画の推進により、居住誘導区域内へ人口集積が図られていることを検証するため、「居住誘導区域内の人口密度」を指標に設定します。
- これまでの人口動向のまま今後も推移した場合、居住誘導区域全体の人口密度は減少することが見込まれています。そのため、策定時の人口密度(58人/ha)を将来にわたり維持することを目標に設定します。また、エリア別にみると、高坂エリア以外では人口密度は減少する見込みであり、特に高坂丘陵エリアでは既成市街地の人口密度の基準値(40人/ha)を下回る予想となっています。いずれのエリアにおいても将来にわたり市街地を維持していくため、各エリアの居住誘導区域の人口密度が40人/ha以上であることを併せて目標とします。

表24 居住誘導区域内の人口密度

策定時 (平成27年(2015年))	中間 (令和2年(2020年))	目標値 (令和17年(2035年))
58人/ha (居住誘導区域全体)	59人/ha (居住誘導区域全体)	58人/ha (居住誘導区域全体) かつ 各エリアの居住誘導区域の人口 密度が、いずれも40人/ha以上

※策定時は平成27年国勢調査、中間は令和2年国勢調査などを基に独自に算出

※算出方法:居住誘導区域面積及び国勢調査などに基づく居住誘導区域内の人口から算出

<参考>各エリア内の居住誘導区域の人口密度

	策定時 (平成27年(2015年))	中間 (令和2年(2020年))	これまでの人口動向のまま推移した場合 の推計(令和17年(2035年))
松山エリア	62人/ha	62人/ha	53人/ha
高坂エリア	46人/ha	53人/ha	76人/ha
高坂丘陵エリア	47人/ha	43人/ha	27人/ha
沢口町・殿山町エリア	71人/ha	68人/ha	60人/ha
全体	58人/ha	59人/ha	55人/ha

指標3 災害に備えて行っていることがあると回答した市民の割合

- 防災・減災対策の推進により、災害に対する備えが進むことで、人的・物的な被害が予防・低減されると考えられることから、「災害に備えて行っていることがある」と回答した市民の割合を指標に設定します。
- 改定時を基準として、4.5ポイント上昇を見込んだ85%を目標に設定します。

表25 災害に備えて行っていることがあると回答した市民の割合

改定時 (令和4年(2022年))	目標値 (令和17年(2035年))
80.5%	85%

※令和4年度市民意識調査

※「日頃から災害に備え、どのようなことを行っていますか」という問いに対し、「特に行っていない」又は「無回答」以外の人の割合

指標4 居住誘導区域内における公共交通利用圏域の割合

- 持続性・効率性・利便性を兼ね備えた公共交通ネットワークが構築され、居住誘導区域内においては自家用車に過度に頼らなくても歩いて暮らせる環境の形成が進んでいることを検証するため、「居住誘導区域内における公共交通利用圏域の割合」を指標に設定します。
- 居住誘導区域内においては、徒歩や公共交通により誰もが安心して生活できる環境の形成を目指し、区域全域が公共交通利用圏となることを将来の目標に設定します。

表26 居住誘導区域内における公共交通利用圏域の割合

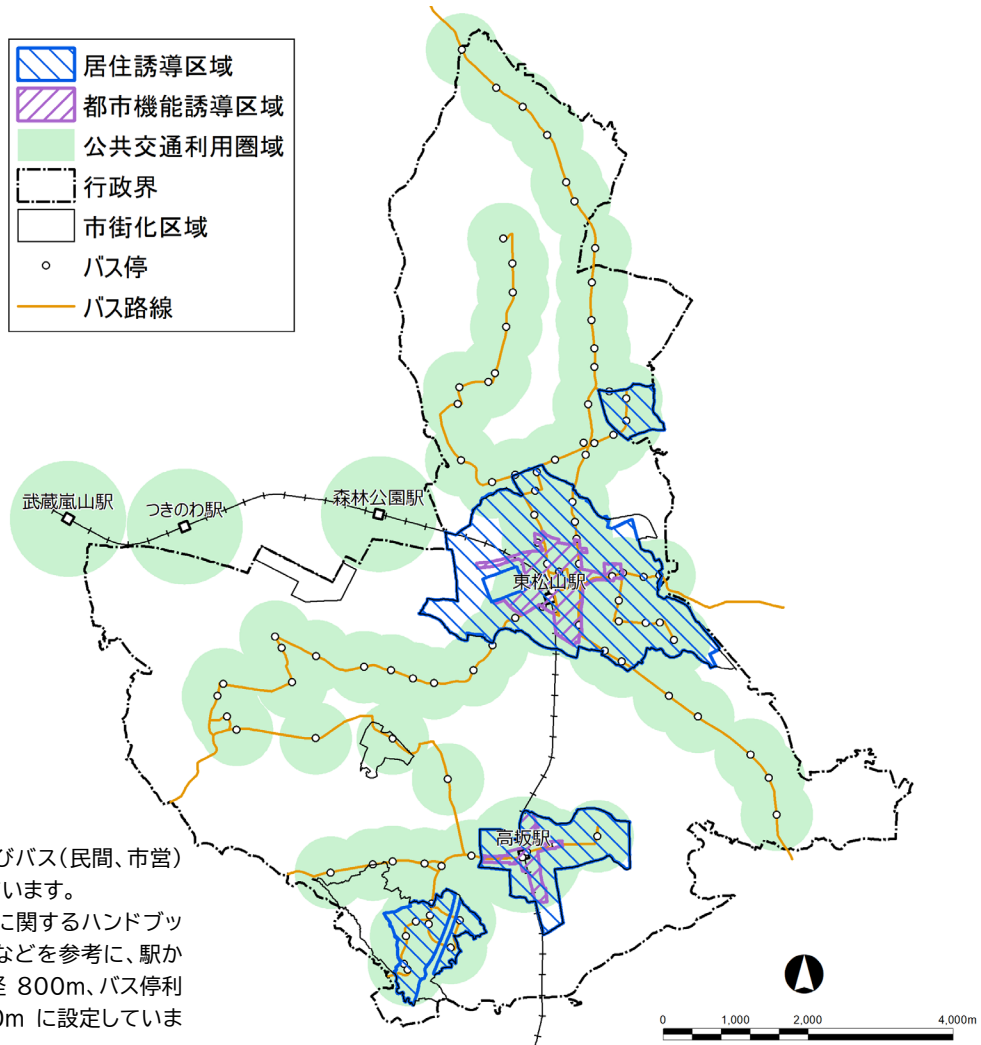
策定時 (平成30年(2018年))	中間 (令和4年(2022年))	目標値 (令和17年(2035年))
88%	88%	100%

※策定時、中間は東松山市資料を基に算出

※算出方法:鉄道及びバス(民間、市営)を対象に、駅からの徒歩圏を半径 800m、バス停利用圏を半径 500m に設定して利用圏域面積を算出し、居住誘導区域面積に対する割合を算出

図101 公共交通利用圏域(令和4年)

【資料】 東松山市資料を基に作成



※本図では鉄道及びバス(民間、市営)を公共交通としています。

※都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)などを参考に、駅からの徒歩圏を半径 800m、バス停利用圏を半径 500m に設定しています。

2. 目標達成により期待される効果

- 本計画の方針に沿った目標の達成により期待される効果を整理します。

表 27 目標達成により期待される効果

期待される効果	策定時	令和17年(2035年)
効果 1 居住誘導区域内の 地価の維持	[居住誘導区域内の平均] 約7.7万円/㎡ [市全体の平均] 約6.8万円/㎡ ※平成30年地価公示(国土交通省) を基に算出 ※市内全地点から用途が工業地の1地 点を除いた18地点を対象に算出	居住誘導区域内の増減率 > 市全体の増減率 ※増減率は基準年(平成30年)から の増減の割合
効果 2 公共交通に対する 市の財政負担の増加抑制	約1億300万円/年 ※平成29年度 ※内訳 民間路線バス なし 市内循環バス 約2,800万円/年 デマンドタクシー* 約7,500万円/年	約8,000万円/年
効果 3 市民の定住意向の向上	72.0% ※平成28年度市民意識調査 ※「現在住んでいるところにこれからも 住み続けたいか」という問いに対し、 「現在のところに住み続けたい」又は 「市内の別のところで住み続けたい」 と回答した人の割合	72.0%

*デマンドタクシー(P191)

効果1 居住誘導区域内の地価の維持

本市の地価は、工業地を除き、平成20年以降は下落傾向が続いていましたが、近年は概ね横ばいとなっています。今後、都市機能誘導区域内の土地の有効活用による活気ある拠点の形成や居住誘導区域内の定住人口の維持により、居住誘導区域内(都市機能誘導区域を含む)における土地利用ニーズが促進され、地価の維持又は上昇が期待できると考えられます。

一方、地価は社会情勢の変化などにも影響を受けるため、現状と比べて将来必ずしも維持・上昇するわけではありません。仮に、国全体の経済状況が悪化した場合、全国的な地価の下落を受けて、本市の地価も下落する可能性は十分に考えられます。

よって、将来的に期待される効果としては、居住誘導区域内における土地の流通促進により、市全体の平均地価と比べて居住誘導区域内の平均地価の方が高い増減率で推移することが考えられます。

表 28 期待される効果(居住誘導区域内の地価の維持)

策定時 (平成30年(2018年))	中間 (令和5年(2023年))	令和17年(2035年)
[居住誘導区域内の平均] 約7.7万円/㎡	[居住誘導区域内の平均] 約7.8万円/㎡	居住誘導区域内の増減率 > 市全体の増減率
[市全体の平均] 約6.8万円/㎡	[市全体の平均] 約6.9万円/㎡	

※策定時、中間は地価公示(国土交通省:平成30年、令和5年)を基に算出

※算出方法:評価年次の地価公示(国土交通省)を用いて、

「評価年次の居住誘導区域内平均地価÷平成30年(令和5年)の居住誘導区域内平均地価」、

「評価年次の市内全地点平均地価(ただし工業地は除く)÷平成30年(令和5年)の市内全地点平均地価(ただし工業地は除く)」を算出し、大小関係を検証

表 2.9 策定時(平成30年)・中間(令和5年)の平均地価の算出

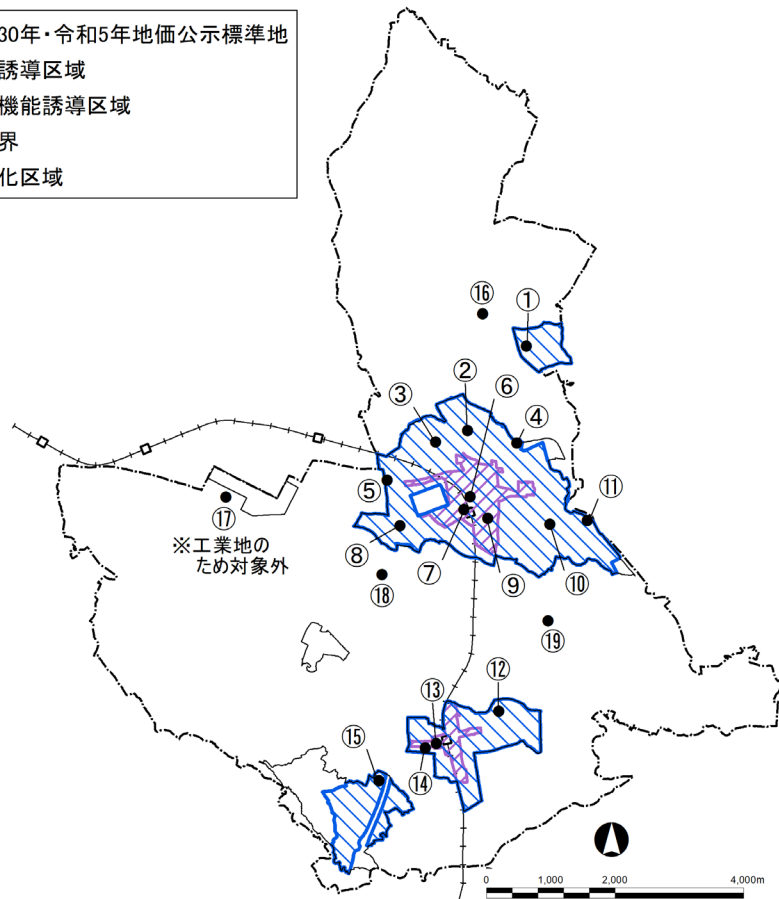
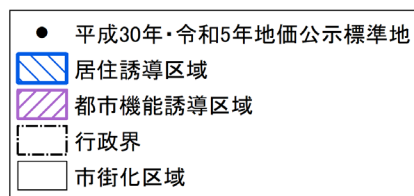
【資料】平成30年、令和5年地価公示(国土交通省)を基に算出

番号	平成30年 公示価格 (円/㎡)	令和5年 公示価格 (円/㎡)	利用現況	区域区分	用途地域	都市機能 調整区域	居住誘導 区域	エリア
①	47,000	47,000	住宅	市街化区域	第一種低層住居専用地域	-	●	沢口町・殿山町
②	55,800	56,300	住宅	市街化区域	第一種中高層住居専用地域	-	●	松山
③	62,600	63,000	住宅	市街化区域	第一種中高層住居専用地域	-	●	松山
④	62,000	61,900	住宅	市街化区域	第二種中高層住居専用地域	-	●	松山
⑤	60,300	60,300	住宅	市街化区域	第一種住居地域	-	●	松山
⑥	164,000	164,000	店舗	市街化区域	商業地域	○	●	松山
⑦	118,000	118,000	店舗	市街化区域	近隣商業地域	○	●	松山
⑧	65,400	65,200	住宅	市街化区域	第一種低層住居専用地域	-	●	松山
⑨	105,000	113,000	住宅	市街化区域	第二種住居地域	○	●	松山
⑩	54,800	55,600	住宅	市街化区域	第二種中高層住居専用地域	-	●	松山
⑪	45,100	45,100	住宅	市街化区域	第一種中高層住居専用地域	-	●	松山
⑫	75,000	82,200	住宅	市街化区域	第一種低層住居専用地域	-	●	高坂
⑬	106,000	105,000	住宅,店舗,その他	市街化区域	近隣商業地域	○	●	高坂
⑭	79,000	79,800	住宅	市街化区域	第一種中高層住居専用地域	-	●	高坂
⑮	58,800	57,000	住宅	市街化区域	第一種中高層住居専用地域	-	●	高坂丘陵
⑯	19,400	18,600	住宅	市街化調整区域	-	-	-	-
⑰	26,500	25,900	住宅	市街化調整区域	-	-	-	-
⑱	24,800	24,400	住宅	市街化調整区域	-	-	-	-

居住誘導 区域内	77,253	78,227
市全体	68,306	69,017

<対象外>

⑰	43,100	48,400	工場	市街化調整区域*	-	-	-	-
---	--------	--------	----	----------	---	---	---	---



立地適正化計画の概要 第1章
 第2章
 計画の基本方針 第3章
 都市機能誘導区域誘導施設誘導策 第4章
 居住誘導区域・誘導施策 第5章
 防災指針 第6章
 まちづくりの推進に向けて 第7章
 資料編

効果2 公共交通に対する市の財政負担の増加抑制

居住誘導区域内の定住人口が維持されることで、路線バスの利用者の減少抑制につながると考えられます。また、居住誘導区域内における公共交通利用圏域が拡大することで、鉄道やバスが利用しやすい環境の形成につながります。それらにより、路線バスの自立的運行の維持や、自家用車・デマンドタクシー*からバスへの利用転換が進み、公共交通の効率化が図られることで、公共交通に対する市の財政負担の軽減が見込まれます。

よって、将来的には、公共交通に対する市の財政負担額が現状と比べて増加しないことが期待されます。

表30 期待される効果(公共交通に対する市の財政負担の増加抑制)

策定時 (平成29年度(2017年度))	中間 (令和4年度(2022年度))	令和17年度(2035年度)
約1億300万円/年 【内訳】 民間路線バス なし 市内循環バス 約2,800万円/年 デマンドタクシー* 約7,500万円/年	約8,000万円/年 【内訳】 民間路線バス なし 市内循環バス 約2,800万円/年 デマンドタクシー* 約5,200万円/年	約8,000万円/年

※平成29年度、令和4年度東松山市資料

効果3 市民の定住意向の向上

多様な施設が集積した活気ある都市活動の拠点や、鉄道・バスが利用しやすい環境の形成が進むことで、日常生活の利便性が向上し、多くの人から選ばれる住みやすいまちが実現されます。それにより、市民意識調査の定住意向に関する質問において、「市内に住み続けたい」と回答する人の割合が将来的に高くなることが期待されます。

表31 期待される効果(市民の定住意向の向上)

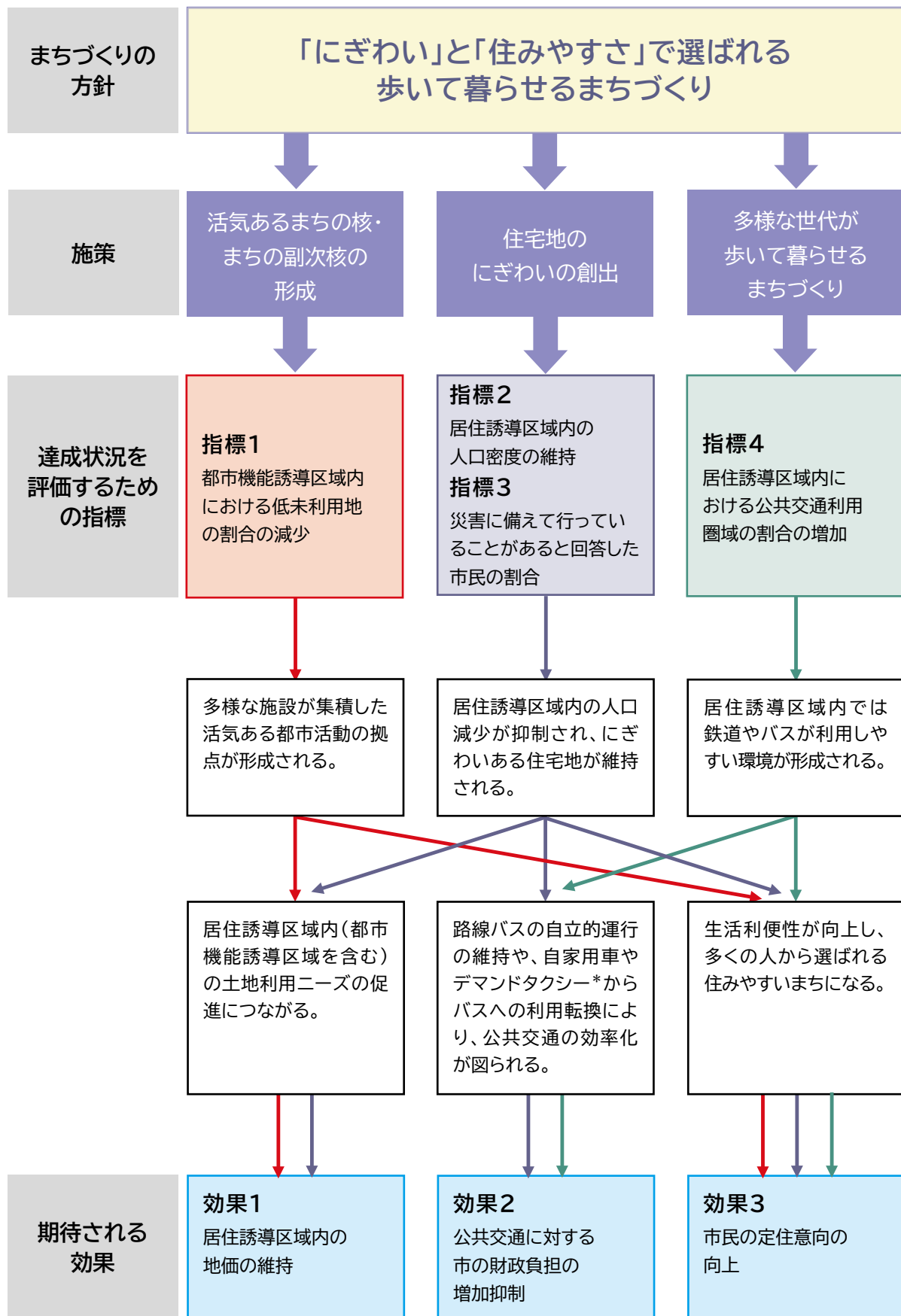
策定時 (平成28年度(2016年度))	中間 (令和4年度(2022年度))	令和17年度(2035年度)
72.0%	70.4%	72.0%

※平成28年度、令和4年度市民意識調査

※「現在住んでいるところにこれからも住み続けたいか」という問いに対し、「現在のところに住み続けたい」又は「市内の別のところで住み続けたい」と回答した人の割合

*デマンドタクシー(P191)

図102 評価指標・目標値及び期待される効果(まとめ)



*デマンドタクシー(P191)

3. 計画の評価・見直しの進め方

計画の進捗・達成状況を踏まえた評価・見直しの方法について、基本的な考え方を示します。

(1) 計画の評価・見直しの方針

本計画は、中長期的な時間の中で進めていく必要があることから、計画期間は約20年としています。その間、本市の人口動向や施策の進捗状況、国全体の経済情勢、法制度の改正、国・県の施策の見直しなど、様々な変化が想定されます。

そのため、本計画の推進に当たっては、PDCA サイクルの考え方に基づき、適切な評価・見直しによる継続的な改善を図ることとします。

具体的には、計画策定(Plan)後、届出制度をはじめとする各種誘導施策を進め(Do)、概ね5年ごとを目安に計画の進捗状況や目標の達成状況を検証・評価(Check)し、評価結果を踏まえた計画の見直し(Action)に取り組みます。

図103 PDCA サイクルのイメージ



(2) 進行管理の進め方

- 市は、毎年度、本計画に関する各種届出の件数、誘導施策の実施状況などを整理し、進捗状況を把握します。
- 市は、概ね5年ごとに、誘導施策の実施状況、評価指標(目標値)の達成状況などを評価し、都市計画審議会へ報告するとともに、ホームページなどを通じて市民に公表します。
- 計画の見直しが必要となった場合は、都市計画審議会や関係分野の有識者などの意見を聴いた上で、改定・公表します。