

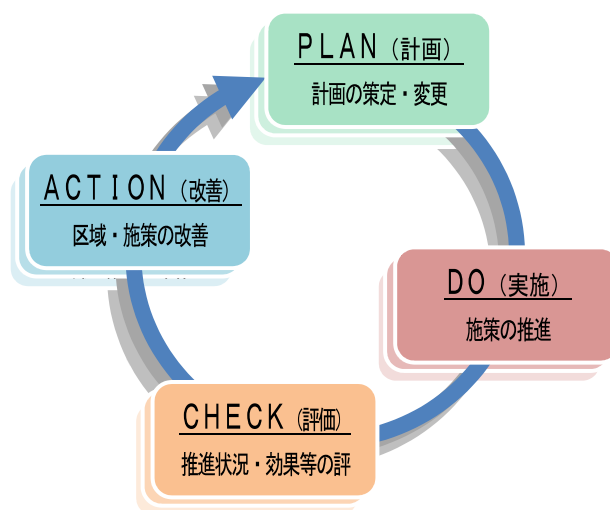
第10章 計画の推進方法と目標値

10-1 計画の推進方法

都市再生特別措置法により、立地適正化計画を策定した場合には、おおむね5年ごとに、施策の実施の状況等についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされています。本市では、以下の考え方に基づき、都市の将来像の実現に向けた取組みを継続的かつ効果的に推進していきます。

推進方法1:PDCAサイクルによる進行管理

本市では、概ね5年ごとに、PLAN（計画）－DO（実施）－CHECK（評価）－ACTION（改善）のPDCAサイクルによる進行管理を行い、施策の実施による効果や課題を評価し、必要に応じて見直ししながら計画を推進します。



■PDCAサイクルによる計画の推進

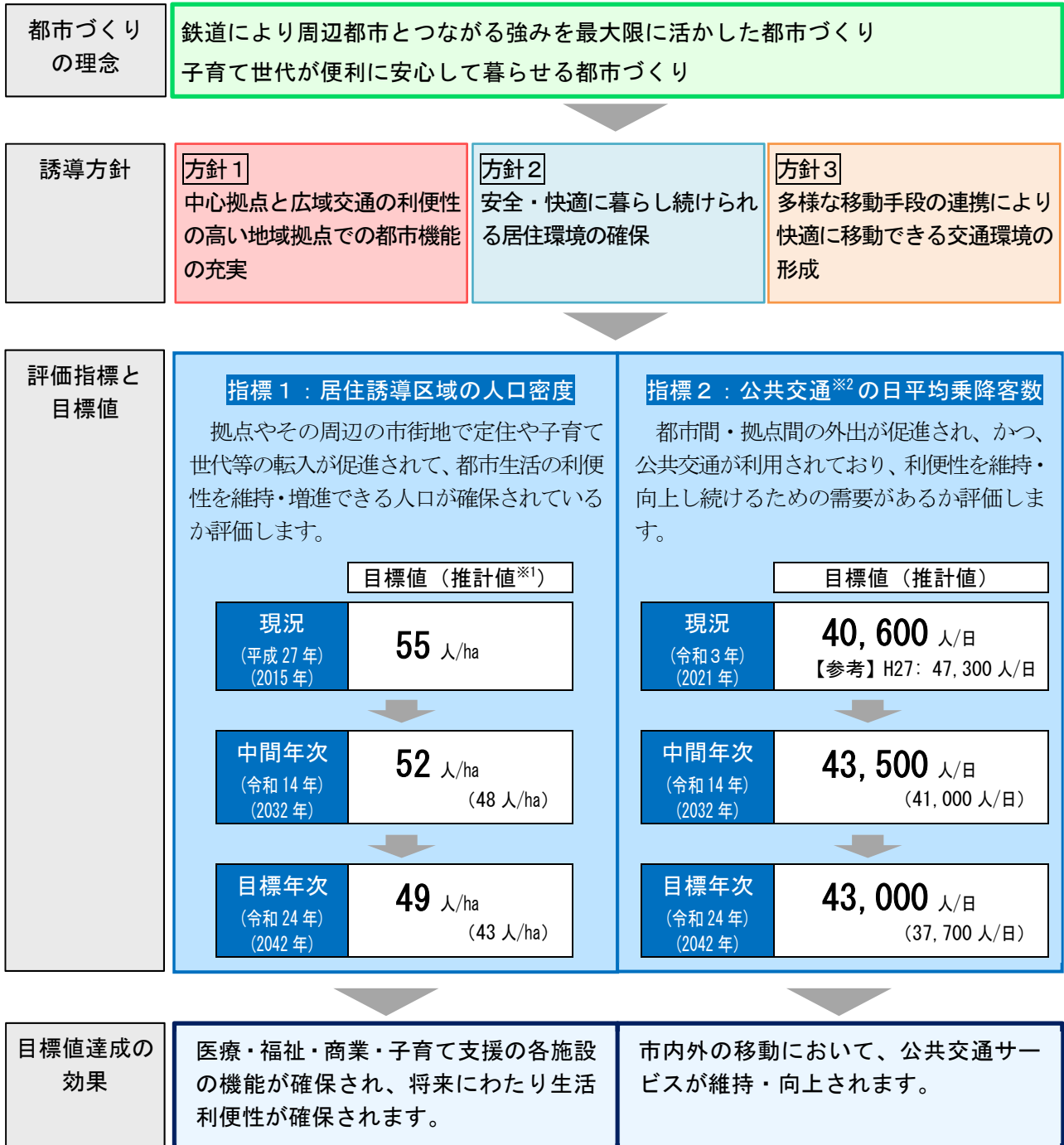
推進方法2:計画の柔軟な見直し

都市づくりの指針となる上位関連計画の見直しや、各誘導区域の設定の基本となる区域区分や用途地域の変更、土砂災害特別警戒区域等の防災関連の区域指定等に応じて、計画の見直しを行います。

10-2 目標値の設定

本計画では、3つの方針に基づく施策により、多極ネットワーク型コンパクト構造の将来都市構造の実現により「鉄道により周辺都市とつながる強みを最大限に活かした都市づくり」「子育て世代が便利に安心して暮らせる都市づくり」の実現を目指すこととしています。

ここでは、本計画に位置づけた各施策等により、目指す都市づくりの理念が実現されているか評価するため、以下の目標値を設定します。



※1：目標年次の推計値は、将来の人口メッシュの推計値より算定した値。

中間年次の推計値は、現況と目標年次の直線補完より算定。

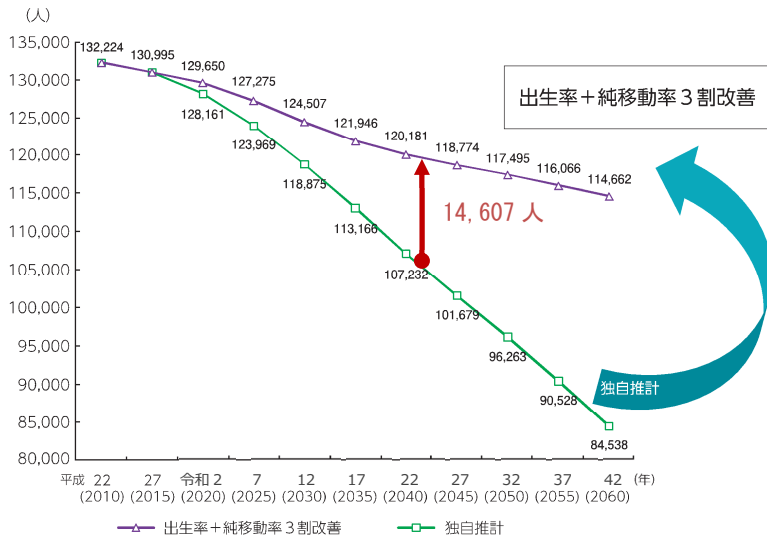
※2：鉄道（名古屋鉄道及び愛知環状鉄道）とバス（市内基幹バス及びコミュニティバス）の乗降客の合計値。乗降客数は、コロナ禍による大幅な乗降客数の減少前である令和元年までの過去 10 年間の実測値より、将来の人口 1 人あたりの乗降客数割合（乗降率）を算定した値に、将来の推移人口を乗じて算定。

【目標設定の考え方】

指標 1 : 居住誘導区域の人口密度

- ・上位計画である総合計画における目標人口を達成するために、本計画による多極ネットワーク型コンパクト構造の都市の実現による生活利便性の向上や、関連計画と連携しながら実施する誘導施策等により改善を目指し、改善目標の人口を算定する（R22 と R27 の直線補完）。

R24 目標値	—	R24 推計値	=	改善目標人口
119,618 人		105,011 人		14,607 人



■第 6 次瀬戸市総合計画将来人口シミュレーション（一部加筆）

- ・令和 27 年時点の将来の人口メッシュ推計による居住誘導区域の人口割合が 79%であることを踏まえ、将来人口の減少傾向を緩やかにするため、改善を目標とする人口が、推計と同等以上の割合で居住誘導区域に居住することを目指し、目標となる人口密度を算定する。

改善目標人口	×	居住誘導区域での居住割合	=	居住誘導区域での改善目標人口
14,607 人		79%		11,540 人
※GIS 推計値				

R24 居住誘導区域の推計人口	+	居住誘導区域での改善目標人口	=	R24 目標人口 (居住誘導区域)
78,182 人		11,540 人		89,722 人
※GIS 推計値				

R24 目標人口 (居住誘導区域)	÷	居住誘導区域面積	=	R24 居住誘導区域人口密度 (目標値)
89,722 人		1,814ha		49 人/ha

- ・中間年次の目標値は、現況と目標値の直線補完により算定する。

指標 2 : 公共交通の日平均乗降客数

- ・公共交通乗降客数は、過去の 1 日あたりの乗降客数の実測値から将来の人口 1 人あたりの乗降客数割合(乗降率)を算定し、将来の推移人口に乗じることで算定する。
- ・各年の公共交通の乗降客数は、鉄道(名古屋鉄道及び愛知環状鉄道)とバス(市内基幹バス及びコミュニティバス)をそれぞれ算定したのちに、その合計により算定する。

ステップ 1

- ・将来の人口 1 人あたりにおける鉄道とバスの乗降率について、過去の乗降率のトレンドより中間年次と目標年次の推計乗降率を算定する。トレンド推計を行う期間は、コロナ禍前の利用者統計資料より、平成 22 年から令和元年の 10 年間とする。

■人口 1 人あたりにおける鉄道とバスの乗降客数割合(乗降率)

	中間年次	目標年次	(参考:R1 実測)	(参考:R3 実測)
鉄道	35.50	36.31	33.46	28.21
バス	3.29	3.26	3.30	3.26

ステップ 2

- ・コロナ禍による影響を踏まえるため、令和 4 年度のトレンド推計による乗降率と 7 月までの実測から算出した年間乗降率の差を、中間年次と目標年次の推計乗降率から差し引き、コロナ禍による乗降客の減少を加味する。なお、バスについては、コロナ禍の影響から大部分の路線で乗降数が減少しているものの、小中一貫校にじの丘学園の通学利用が開始した赤津線の利用増加からバス全体の乗降数が減少していないため、加味しないものとする。

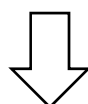
	R4 推計乗降率		R4 実測乗降率	=	コロナ禍による乗降率 の減少値(推定)
鉄道	34.21	—	30.59	=	3.62

ステップ 3

- ・ステップ 1 の乗降率からステップ 2 の減少値を差し引き、算定した人口 1 人あたりの乗降率へ将来人口推移による推計人口と目標人口に乗じることで、将来の乗降客数をそれぞれ算定する。

■将来人口

	中間年次	目標年次	(参考:R1 実測)	(参考:R3 実測)
推計人口	116,592 人	105,010 人	129,496 人	128,869 人
目標人口	123,483 人	119,618 人		



コロナ禍の影響を踏まえた乗降率へ乗じて算定

■ 1 日あたりにおける将来乗降客数の目標値と推計値

	中間年次	目標年次	(参考:R1 実測)	(参考:R3 実測)
鉄道	39,400 人 (37,200 人)	39,100 人 (34,300 人)	43,300 人	36,300 人
バス	4,100 人 (3,800 人)	3,900 人 (3,400 人)	2,100 人	2,100 人
合計	43,500 人 (41,000 人)	43,000 人 (37,700 人)	45,400 人	38,400 人

※カッコ内の値は推計人口から算定した値