

# 5

## 評価と見直しの仕組み

### 5-1 計画の評価・見直しの方法

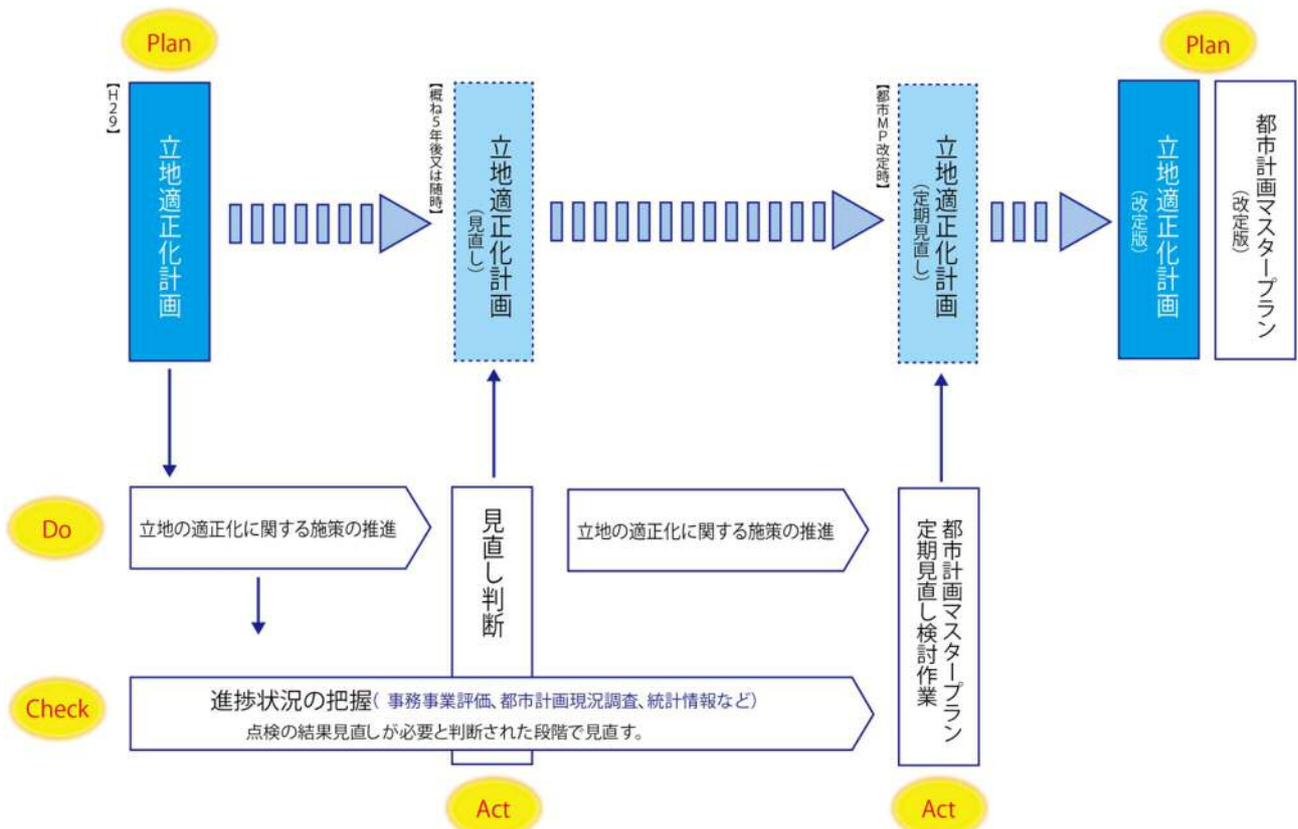
立地適正化計画は、法において概ね5年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされています。本市では、平成26年(2014年)3月に都市計画マスタープランを改定し、概ね5年後の中間見直しと10年後の定期見直しにあたって、PDCAによる施策・事業のチェック(都市計画事業等については原則、毎年進捗を把握)を行うものとしています。

立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部であり、都市計画マスタープランとの綿密な連動が必要であることから、都市計画マスタープランの進捗管理の仕組みと連携しながら効率的に評価・フォローアップ作業を進め、両計画の適切な改定を図るものとします。

見直しの時期については、下記のように想定しますが、社会経済状況の変化等により必要に応じて柔軟に対応します。

#### 【評価や見直しの時期(予定)】

- ・平成29年(2017年)：立地適正化計画策定
- ・平成30年(2018年)：都市計画マスタープラン中間見直し(立地適正化計画の考え方を反映)
- ・平成34年(2022年)：都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の評価・フォローアップ
- ・平成35年(2023年)：都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の評価・見直し



## 5-2 施策の達成状況に関する指標

### (1) 立地の適正化に関する方針に基づく指標・目標値とその実現に向けて

「3 立地の適正化に関する基本的な方針」で示した「立地の適正化に関する方針」に基づき、立地適正化計画の推進を図るため、指標や目標値を次のように設定し、その実現に向けた具体の施策等についての考え方を次のように整理します。

めざすまちの姿	みんなが暮らしやすいまち ～ 安全性・利便性・快適性の維持向上 ～		みんなが働きやすいまち ～ 職住近接の強みを活かす ～		みんなが惹かれるまち ～ シビックプライドの醸成 ～
都市づくりの視点	①既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり	②市民生活や経済活動を支える交通ネットワークづくり	③安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり	④安心して働くことができる都市づくり	⑤新たなイメージを発信できる都市づくり
立地の適正化に関する方針	本市は早い時期から市街地形成が進み、道路等のハード面の都市づくりだけでなく、地区計画等の市民が参画するソフト面の都市づくりにも取り組んできました。これらの既存ストックを活かすことで、まちの更新や残された自然環境の保全によるゆとりある住環境を形成し、災害に備えながらライフステージに応じて住み続けられる住まい・まちづくりを図ります。	更なる高齢化の進行を踏まえ、過度に自家用車に頼らない誰もが安全・安心に暮らすことができるユニバーサル社会を形成するため、公共交通利便性の向上と自転車利用者・歩行者の安全性の確保にもつながる自転車利用環境の向上を図ります。	既にほとんどの地域において徒歩圏内に商業・医療等の生活利便施設は充実しているため、歩いて暮らせるまちの構造となっています。加えて、日常生活の中で歩くことは健康寿命を延ばすことにもなりますので、引き続き、現在の地域に多くの人住み続けることで、健康、快適で暮らしやすい都市居住の維持を図ります。	市内に就労の場が多く、また鉄道駅が多いため市外への通勤も便利で、距離的にも時間的にも「職住近接」であり、ワーク・ライフ・バランスが実現しやすいまちの構造になっています。今後もこれを維持していくために、土地利用の多様性と産業活動が継続できる環境を維持していくとともに、時代に応じた立地誘導を図ります。	歴史文化、教育面など新たな都市イメージづくりとこれまで取り組んできた緑・都市景観など良好な都市環境の形成による都市イメージの向上を進めることで、新たな交流と賑わいを創出し、シビックプライドの醸成を通じて、魅力ある都市の実現を図ります。
都市構造評価に係る指標	公園緑地の徒歩圏人口カバー率等	駅またはバス停徒歩圏人口カバー率等	日常生活サービスの徒歩圏充足率等	市内で従業する常住者率等	保育所徒歩圏 0～5 歳人口カバー率等
実現に向けた具体の施策等についての考え方の例示	<p>みんなが暮らしやすいまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次都市機能や生活利便機能の維持・強化</li> <li>・快適な居住空間の整備等</li> <li>⇒ライフステージやワークライフに応じた住まい方が可能な都市空間の形成により、ファミリー層等を中心とした定住人口の増加につなげる。</li> </ul> <p>みんなが働きやすいまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内陸部工業地で業務機能の維持・誘導</li> <li>・工業保全ゾーンにおける操業環境の維持・保全等 (住宅建設の抑制等含む)</li> <li>⇒本市の存立基盤である産業活動の継続を図ることで都市活力の維持・向上につなげる</li> </ul> <p>みんなが惹かれるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史文化の拠点づくり</li> <li>・学びと育ちを支援する拠点づくり等</li> <li>⇒歴史文化、子育て・教育など新たな都市イメージの発信を通して市民のまちに対する誇りや愛着を育む</li> </ul>				

### 5-3 目標値の設定

市域全体で人口が減少することが想定される立地適正化計画に基づく各種施策・事業の推進により、持続可能な都市づくりを実現していく際の目標値について、次のように設定します。

指標の考え方	指標				単位
	目標値 (年及び数値)		基準値 (年及び数値)		
居住誘導区域については、平成22年(2010年)での市街化区域内の人口密度と同程度になるよう誘導することを目標とする。	居住誘導区域内における人口密度				人/ha
	平成47年 (2035年)	97.4	平成22年 (2010年)	121.4	
都市機能誘導区域内において設定した誘導施設のうち、誘導を目指す施設は2つの拠点で1種類ずつあるため、その計2施設の誘導を目標とする。	都市機能誘導区域内において、新たに設置された誘導施設の数				施設
	平成47年 (2035年)	2		-	

その他、関連する計画において設定されている目標値についても指標とします。

指標の考え方	指標				単位
	目標値 (年及び数値)		基準値 (年及び数値)		
市民にとって必要なバス交通サービスの将来にわたる確保を目指すため、利便性の向上を図ることで、生産年齢人口の減少で通勤、通学等での利用が減少する中においても輸送人員の現状維持を目標とする。	旧市営バス年間輸送人員				千人
	平成38年 (2026年)	12,873	平成27年 (2015年)	12,873	
交流が活発に行われるまちを目指すため、交通拠点である鉄道駅へのバスや自転車等によるアクセス性の向上を図ることで、生産年齢人口の減少により通勤、通学等での利用が減少する中においても鉄道駅の乗客の現状維持を目標とする。	1日当たり鉄道駅の乗客数				千人
	平成38年 (2026年)	223	平成26年 (2014年)	223	
市有建築物に係る3つの方針及び目標に基づいて、量、質、運営コスト等の最適化を図るため、公共施設マネジメントの取組を進め、「圧縮と再編」に係る方針について市有建築物の床面積の削減を行う。	市有建築物の床面積				千㎡
	平成60年 (2048年)	30%以上削減	平成24年 (2013年)	約1,868	

(出典：尼崎市地域交通計画、尼崎市公共施設等総合管理計画)