

立地適正化計画の目標・KPI事例集

国土交通省 都市局
都市計画課
令和4年7月

- 立地適正化計画は、平成26年の制度創設以来、これまでに、全国の448都市（R4.4.1時点）で作成されています。
- また、立地適正化計画は、概ね5年ごとに施策の実施の状況について、調査、分析及び評価を行うよう努めるもの（都市再生特別措置法§84）とされており、立地適正化計画において適切な目標・KPIを設定するとともに、今後、多くの都市で5年の計画の評価・見直し時期が到来します。
- 本事例集は、令和3年度に実施した「立地適正化計画における目標・KPI（評価指標）に関する調査」の結果に基づき、立地適正化計画策定等における実態や課題等を踏まえて作成したものです。
- 今後の立地適正化計画の運用にあたって参考にさせていただけるよう、立地適正化計画の評価・見直しの際の評価方法や各都市における具体的な取組をとりまとめました。

「立地適正化計画における目標・KPI（評価指標）に関する調査」の概要

調査期間	令和4年1月下旬～2月上旬
調査対象	立地適正化計画を策定している市町村※調査時点（405市町村）
調査方法・形式	メールによる選択・記述式
調査項目	<p>I. 立地適正化計画の検討段階における分析</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 現況・将来分析の実施状況 2. 現況・将来の独自分析状況 <p>II. 立地適正化計画の目標・KPIの設定・運用状況</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 目標・KPIの設定 2. 策定後の運用 3. 今後の課題 <p>III. 目標・KPI設定にあたってのドキュメント・ツールについて</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 活用状況と要望・改善点

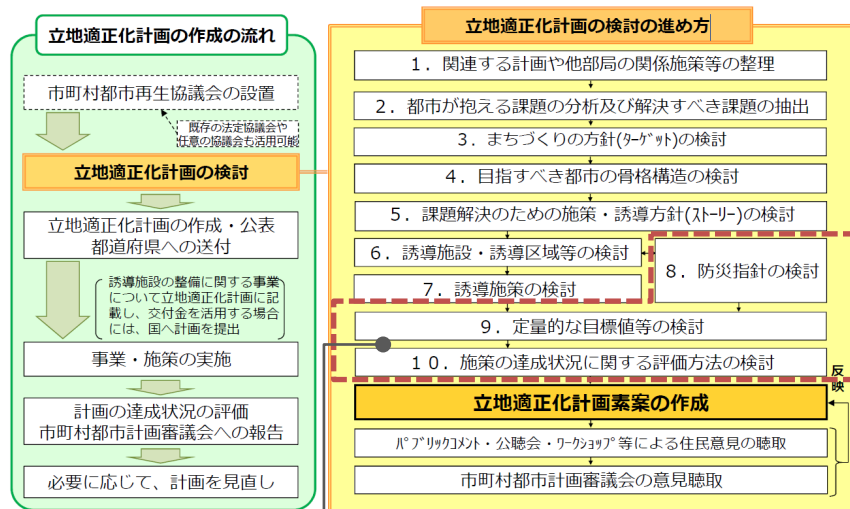
立地適正化計画の評価方法について

調査結果から、立地適正化計画で設定されている評価指標は、「居住」「都市機能」「公共交通」に大別されます。

また、令和2年9月に「防災指針の検討」に関する項目が追加されるとともに、多くの都市が立地適正化計画策定後、概ね5年が経過し、計画の評価・見直し時期を迎えています。

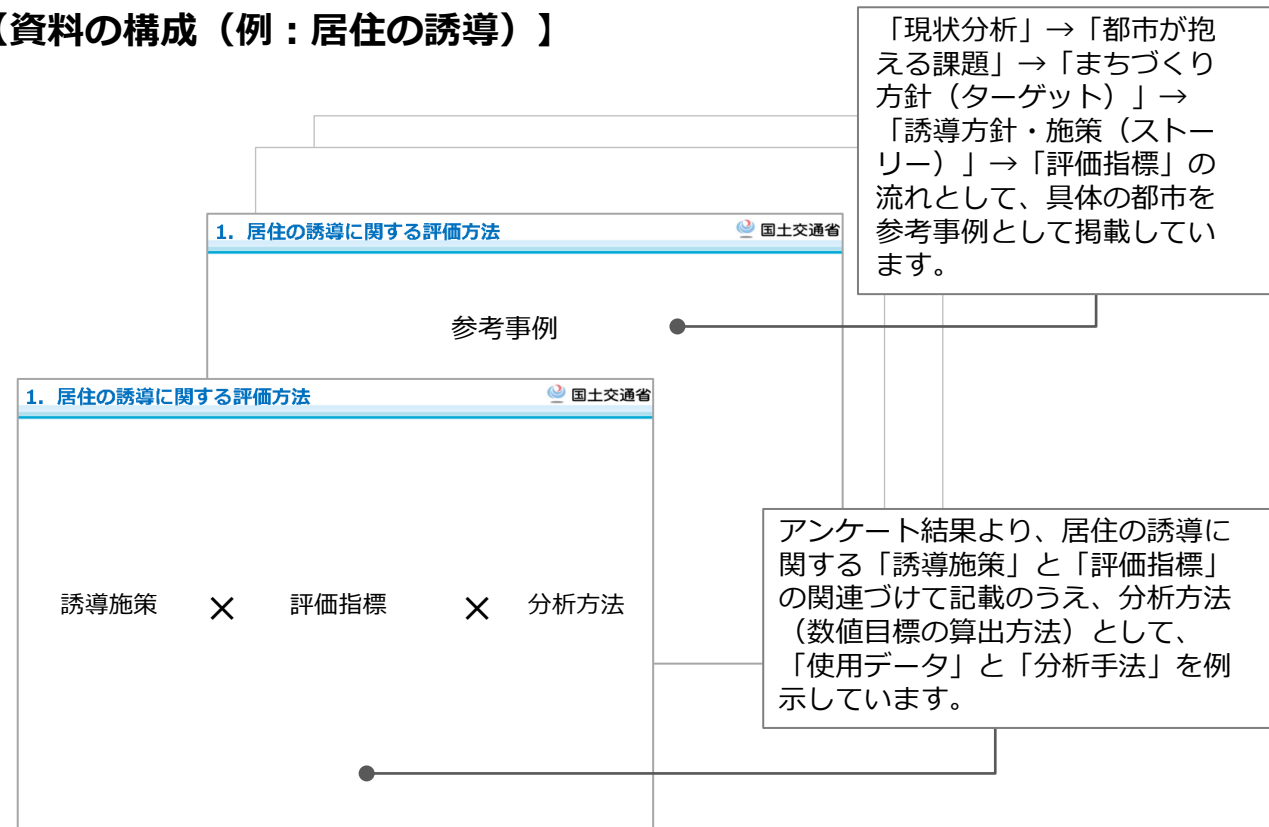
以上を踏まえて、本事例集では、「居住」「都市機能」「公共交通」「防災」「施策の達成状況」の5つの項目における評価方法を具体的な事例に基づいてとりまとめました。

【本事例集の位置づけ】



「立地適正化計画作成の手引き」における「目標値」「評価方法」の参考資料として、実際に立地適正化計画に設定されている評価指標と具体的な事例を挙げてとりまとめています。

【資料の構成（例：居住の誘導）】



1. 居住の誘導に関する評価方法	4
2. 都市機能の誘導に関する評価方法	9
3. 公共交通に関する評価方法	14
4. 防災に関する評価方法	19
5. 施策の達成状況に関する評価方法	22

(参考資料)

立地適正化計画における目標・KPI（評価指標）

に関する調査結果概要	25
------------	----

1. 居住の誘導に関する評価方法

- 居住の誘導に関する評価指標は、「居住誘導区域内の人口割合、人口密度」など人口動態の指標とともに、土地利用や都市機能に関する指標なども考えられます。
- 以下に示す評価指標は、居住誘導施策において実態として比較的多く設定されている評価指標を例示しています。（国勢調査や住民基本台帳などに基づく定量指標に加えて、アンケート調査による満足度指標なども設定）

課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）と評価指標

分析方法

まちづくり方針（ターゲット）

主な誘導施策	主な評価指標
<ul style="list-style-type: none"> ・まちなか居住の推進 ・低未利用地等の活用による市街地の空洞化の解消 ・子育て世代が暮らしやすい生活環境 ・道路等の生活基盤の整備 ・駅周辺への都市機能の集約化による生活利便性の向上 ・公営住宅の整備 ・土地区画整理事業、市街地再開発事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域内人口の総人口に対する割合 ・居住誘導区域内の人口密度 ・居住誘導区域内の若者世代の人口
	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域内の可住地における人口密度
	<ul style="list-style-type: none"> ・若い世代の転入・転出超過数
	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集中地区の面積維持
	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率
	<ul style="list-style-type: none"> ・定住意向割合の増加 ・居住の満足度

使用するデータ（例）	分析手法（例）
<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査（メッシュデータ等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用ソフト（GIS等）、集計ソフト（Excel等）を活用 <small>居住誘導区域等ポリゴンデータと国勢調査データを重ねて、当該エリア内のメッシュを抽出し集計</small>
<ul style="list-style-type: none"> ・自治体データ（住基データ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用ソフト（GIS等）、集計ソフト（Excel等）を活用 <small>住基データをGISにてデータ化（ポイントデータ化）し、居住誘導区域等のポリゴンデータと重ねて空間分析を行い集計</small>
<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査 ・自治体データ（住基データ、都市計画基礎調査等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用ソフト（GIS等）を活用 <small>土地利用現況等により可住地を抽出人口データと重ねて空間分析により当該エリアの人口密度を集計</small>
<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査 ・自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査 ・自治体データ（住基データ、都市計画基礎調査等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用ソフト（GIS等）を活用 <small>施設データから徒歩圏を設定作成人口データと重ねて空間分析により当該エリアの人口を集計</small>
<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用

居住の安全性を考慮した居住誘導に関する取組事例 | 呉市 (広島県)

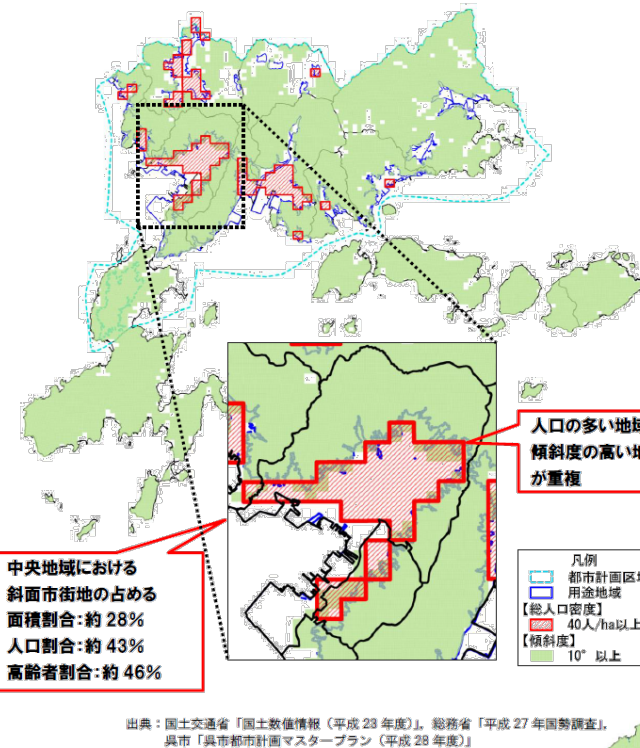
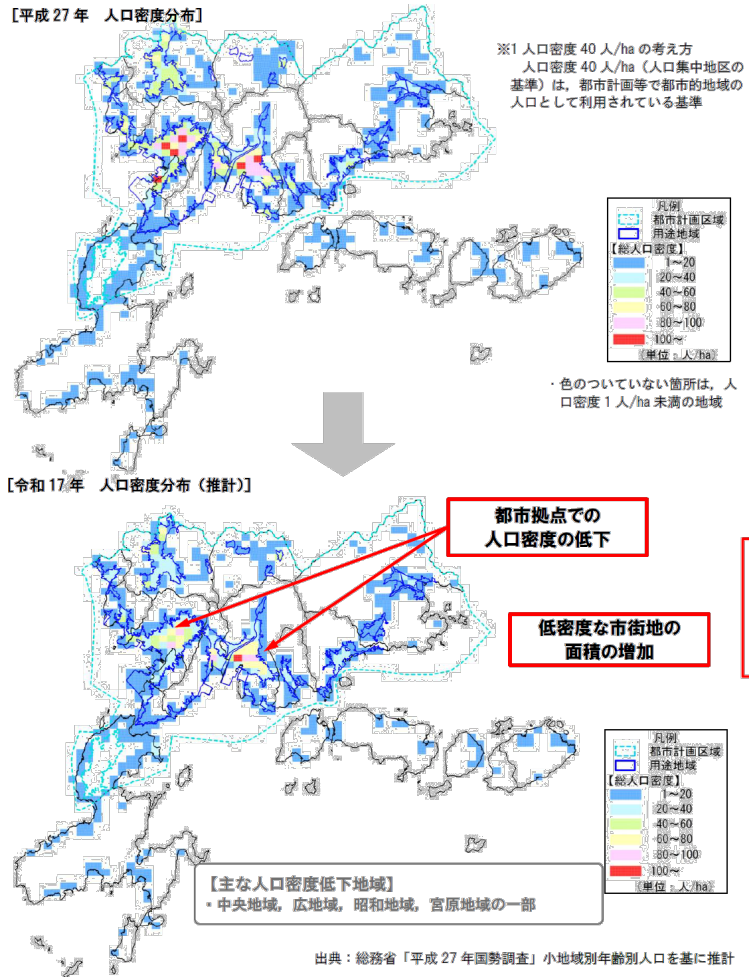
現状分析

人口 | 214,592人 (2020年国勢調査)

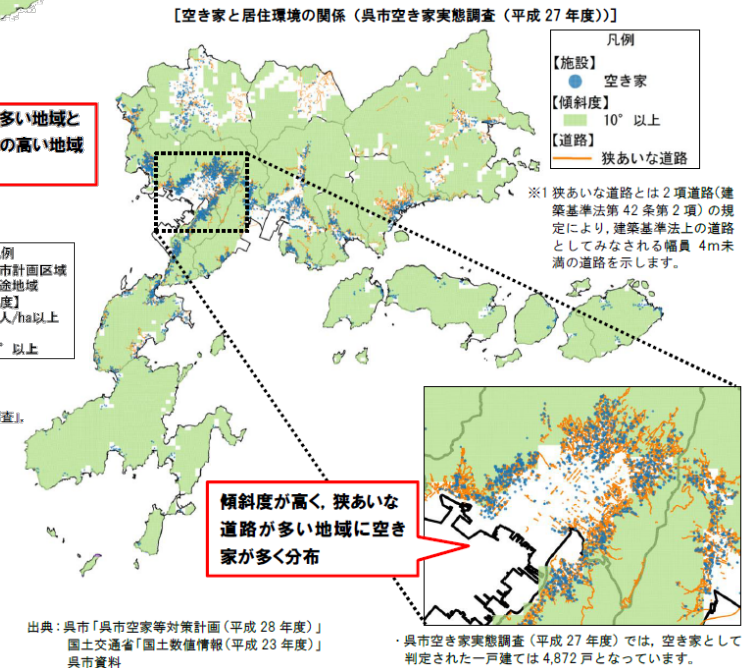
- 日常生活で不便な地域 (傾斜度10度以上の地域) や災害の発生のおそれがある区域における人口の分布・規模を把握。
- 傾斜地や狭あい道路が多い地域における空き家の分布状況に加え, 利活用可能な空き家を把握。

総人口の分布 (現状・将来)

傾斜度と人口分布



空き家と居住環境の関係 (呉市空き家実態調査 (平成27年度))



1. 居住の誘導に関する評価方法

居住の安全性を考慮した居住誘導に関する取組事例 | 呉市（広島県）

- 現状分析を踏まえ、居住の安全性を確保するための居住誘導施策を新規立案。
- 安全で利便性の高い市街地（居住誘導区域）における人口密度を評価指標として設定し、施策の達成状況を評価することとしている。

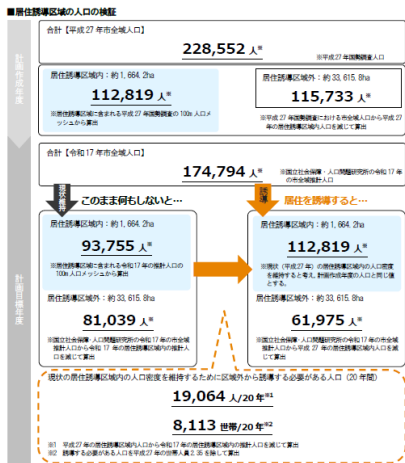
都市が抱える課題とまちづくり方針（ターゲット）

居住に関する現状・課題

- 人口減少に伴う生活サービス施設の利用者が減少することにより、必要な生活サービス施設が撤退し利便性が低下
- 公共施設や都市基盤の維持管理が困難となる、行政サービスの低下
- 相当数の人口が災害の発生のおそれがある区域に居住することにより、危険性が継続
- 世帯減少に伴う空き家や空き地の増加により、周辺的生活環境や治安が悪化し、生活安全性・地域コミュニティの活力が低下など

課題	まちづくりの方針
若年層の定住促進	まちづくりの方針1 若者や子育て世代のニーズに応える環境整備による、若者の定住を促進するまちづくり
中心市街地のにぎわいと交流の促進	まちづくりの方針2 魅力ある地域資源を生かし、中心市街地や各地域の交流を導き、呉市のにぎわいを生み出すまちづくり
生活サービス施設の適正配置	まちづくりの方針3 地域規模等に応じた都市機能と公共施設等の適正配置による、生活利便性の高い、歩いて暮らせるまちづくり
公共施設等の適正化	
居住誘導による人口密度の確保	まちづくりの方針4 安全な市街地への居住誘導による、安心して暮らせるまちづくり
安全・安心な市街地の形成	
移動ニーズへの対応と拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの確保	まちづくりの方針5 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成による、つながりの強いまちづくり

誘導方針・施策（ストーリー）



- （新たに検討が必要な施策）
- ◆ まちなか居住促進策
 - 居住誘導区域内の不動産取得支援
 - 居住誘導区域転居支援 等
 - ◆ 低未利用土地の活用
 - ◆ 跡地管理支援事業 等
- （継続施策）
- ◆ 良好な住環境整備 等

目標・評価指標

目標		
安全で生活利便性が高い市街地への居住誘導		
評価指標	現状値（基準年）	目標値（目標年）
居住誘導区域内の人口密度	66.3人/ha [※] （平成30年） ※住民基本台帳の町丁別人口を集計して算出	現状維持 （令和17年）
評価指標の設定の考え方 安全で生活利便性が高い市街地へ居住を誘導することで、安心して暮らせるまちづくりが推進さ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評価指標とします。		
目標値の設定の考え方 現在の居住誘導区域内の人口密度を維持することを目標値とします。		
指標の把握方法 住民基本台帳の町丁別人口を基に、居住誘導区域内の人口を集計し、人口密度を算出します。		

- 評価指標の考え方や算出方法を明記することで、評価・見直しの際の円滑な運用が可能

1. 居住誘導に関する評価方法

郊外から都心への居住誘導に関する取組事例 | さぬき市 (香川県)

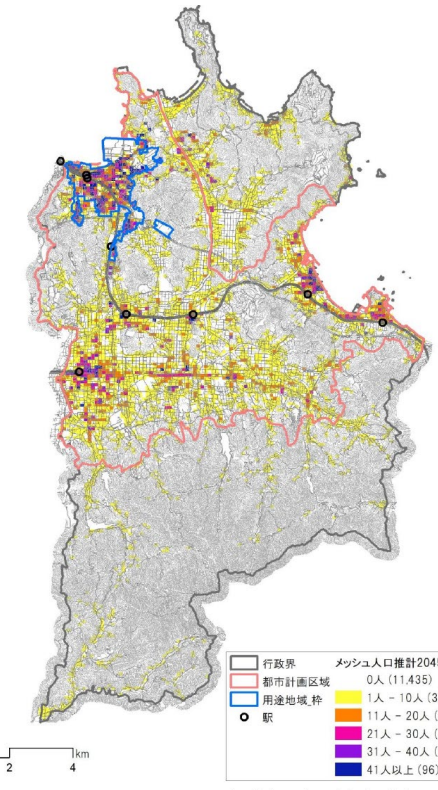
現状分析

人口 | 47,003人 (2020年国勢調査)

- 小地域単位やメッシュ単位など、データ特性に応じた多様な都市情報を可視化し、居住の実態を把握。
- 機能ごとの宅地開発やそれに伴う住宅開発 (新築) を把握するとともに、メッシュ別の生活利便性の評価を行い、居住を誘導すべきエリアを抽出・把握。

2020 令和 2 年から 2045 令和 27 年の人口増減率 (小地域別人口推計)

2045 令和 27 年 人口将来推計

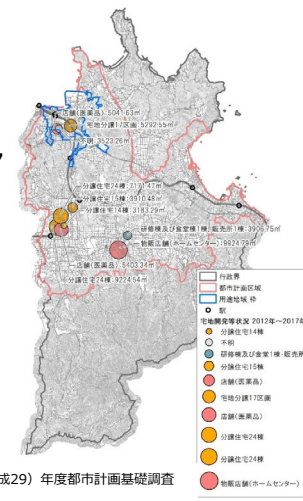


※メッシュ人口推計2045年の () 内の数字は、メッシュの数を示す。

データ：将来人口・世帯予測ツール (国土交通省 国土技術政策総合研究所)

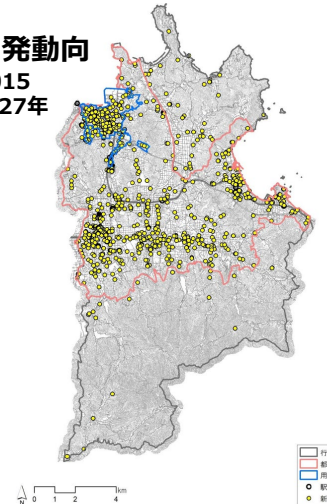
宅地開発状況 2012平成24年~2017 平成29年

データ：2017 (平成29) 年度都市計画基礎調査

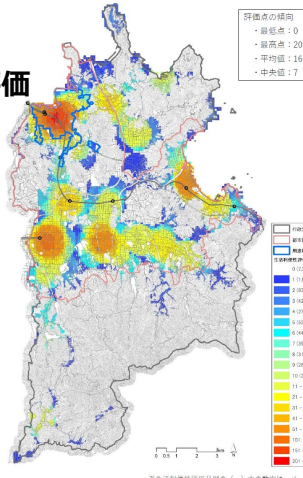


新築開発動向 2015 平成27年

データ：2017 (平成29) 年度都市計画基礎調査

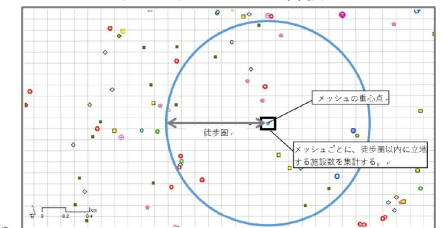


生活利便性評価 (徒歩圏800m)



<評価点の集計方法>

- ・メッシュごとに徒歩圏800m以内 (バス停は300m) に立地する施設数を集計
- ・施設数が多くなるほど、様々な施設の利用ができることから、生活利便性が高いメッシュと判断
- ・アンケート調査結果を参考に、市民生活に重要な施設に重み付けを行ったうえで評価



1. 居住誘導に関する評価方法

郊外から都心への居住誘導に関する取組事例 | さぬき市（香川県）

- 現状分析を踏まえ、郊外に分布する居住を駅周辺や公共交通沿線などの生活利便性の高いエリアへ誘導する施策を設定。「総人口に占める誘導区域内居住人口割合の増加」を評価指標として設定し、施策の達成状況を評価することとしている。

都市が抱える課題とまちづくり方針（ターゲット）

立地適正化計画にて解決すべき都市の課題

<p>将来を担う若者の定住促進 市の発展と産業・経済の大きな担い手である若者の獲得に向け、子育てしやすいなどの環境を充実させ、住みたい・住み続けたいと思える、快適な都市づくりが必要。</p>	<p>災害に対する市街地の強靱化 市民が安心して生活できるよう、災害に対して強靱な防災施設・建物・インフラ等が整った市街地形成・更新が必要。</p>
<p>高齢者が生活しやすい基盤整備の推進 高齢化率の増加が予想されている中、生活利便性の高いまちなかへの居住を薦め、車でなくても生活できる都市づくりが必要。</p>	
<p>無秩序な市街地の拡大の防止による公共施設・インフラの適正化 郊外の田園地域における無秩序で大規模な農地転用による市街地の拡大を抑制し、持続可能で効率的な公共施設・インフラが維持できるよう、メリハリのある都市づくりが必要。</p>	
<p>まちの空洞化を防ぐための拠点内への開発誘導 郊外における無秩序な市街地の拡大と併せ、空洞化が進んでいる拠点への開発を誘導し、人口密度や都市機能の集積による生活利便性の高い都市づくりが必要。</p>	

まちづくり方針

土地・建物資源の活用・開発が進み、徒歩・公共交通・自転車でも生活できる、高密度・効率的・強靱な市街地形成を目指す。

- ✓ 既成市街地において、居住地として選ばれるよう都市基盤の高質化を図り、都市機能誘導・居住誘導で土地資源が活用されるよう、まちの新陳代謝を促し、土地利用に躍動が見える市街地形成を目指します。
- ✓ 土砂災害警戒区域・河川浸水想定区域等の災害危険性が想定される場所では、居住誘導区域・都市機能誘導区域への除外や防災に対する市街地の強靱化など、地域事情を考慮して適切な防災対策を図ります。
- ✓ 計画的に整備された住宅地では、**整然とした都市基盤を強みに空地への居住誘導**を図ります。
- ✓ **都市機能の維持・誘導に向けて、生活利便性の高いエリアへの居住誘導を進め**、コンパクトで自家用車に頼らずとも生活できる、効率の良い持続可能な市街地形成を図ります。

誘導方針・施策（ストーリー）

（居住に関する施策）

- ◆ **土地・住宅（新築・中古）の取得支援・定住促進**
 - 民間事業者と連携した、空家の市場流通促進に向けた調査研究
 - 空家・空地取得補助事業
 - 空家リフォーム支援事業
 - 転入者への定住奨励金事業
 - 三世同居・近居支援金事業
- ◆ **郊外から拠点への住み替え支援**
 - 高齢者等の住み替え支援制度（国土交通省）の周知
- ◆ **土地・建物資源（空家・空地・空き店舗・ほか空き物件）の活用促進**
 - 市有地の有効活用 検討
 - 創業支援事業 補助金事業
 - 企業誘致の推進

目標・評価指標

（居住に関する評価指標）

総人口に占める誘導区域内居住人口割合の増加

現状：2020（令和2）年 21.8%
目標：2040（令和22）年 27%

<算出方法の概要>

a	総人口	47,401 人	2020（令和2）年10月末時点	住民基本台帳人口
b	居住誘導区域内人口	10,340 人	2020（令和2）年時点	将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）国土交通省 国土技術政策総合研究所
総人口に占める誘導区域内居住人口割合（現状）		21.8 %	=b÷a×100%	
c	将来総人口	38,481 人	2040（令和22）年	さぬき市人口ビジョン
d	将来居住誘導区域内人口	10,340 人	2040（令和22）年	誘導施策により、2020（令和2）年時点の居住誘導区域内人口を維持すると仮定
総人口に占める誘導区域内居住人口割合（目標）		26.9 %	=d÷c×100%	

- 評価指標、目標値の算出方法を明記することで、評価・見直しの際の円滑な運用が可能

2. 都市機能の誘導に関する評価方法

- 都市機能の誘導に関する評価指標は、誘導施設の立地数・施設数や施設利用圏域カバー率といった利便性を図る評価指標と、施設を維持・強化することによる不動産価値の向上や後背圏人口の集積、地域商業の活性化などに関する評価指標も考えられます。
- 以下に示す評価指標は、都市機能誘導施策において、実態として比較的多く設定されている評価指標を例示しています。（国勢調査や住民基本台帳などに基づく定量指標に加えて、アンケート調査による満足度指標なども設定）

課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）と評価指標

分析方法

まちづくり方針（ターゲット）

主な誘導施策	主な評価指標
<ul style="list-style-type: none"> 拠点整備の推進 生活を支える都市機能の維持 中心市街地の魅力の向上、まちなかの商業活性化 空家・空き地の利活用の促進 公的不動産の再編・活用 	<ul style="list-style-type: none"> 空き地・空き家及び公園の利活用
	<ul style="list-style-type: none"> 誘導施設の立地数
	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設、医療施設等の徒歩圏カバー率
	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の1日あたりの歩行者・自転車通行量
	<ul style="list-style-type: none"> 地価公示価格
	<ul style="list-style-type: none"> 観光客数
	<ul style="list-style-type: none"> 従業員一人当たりの販売効率
	<ul style="list-style-type: none"> 年間商品販売額（小売業）
	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設の利用者数
	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能に関する満足度

使用するデータ（例）	分析手法（例）
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 国土数値情報 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 全国大型小売店舗総覧 国土数値情報 	<ul style="list-style-type: none"> 専用ソフト（GIS等）を活用 <small>施設データ（GIS）から徒歩圏域を作成し、徒歩圏カバー面積を算出</small>
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 国土数値情報 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 商業統計調査（経済構造実態調査） 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用

2. 都市機能の誘導に関する評価方法

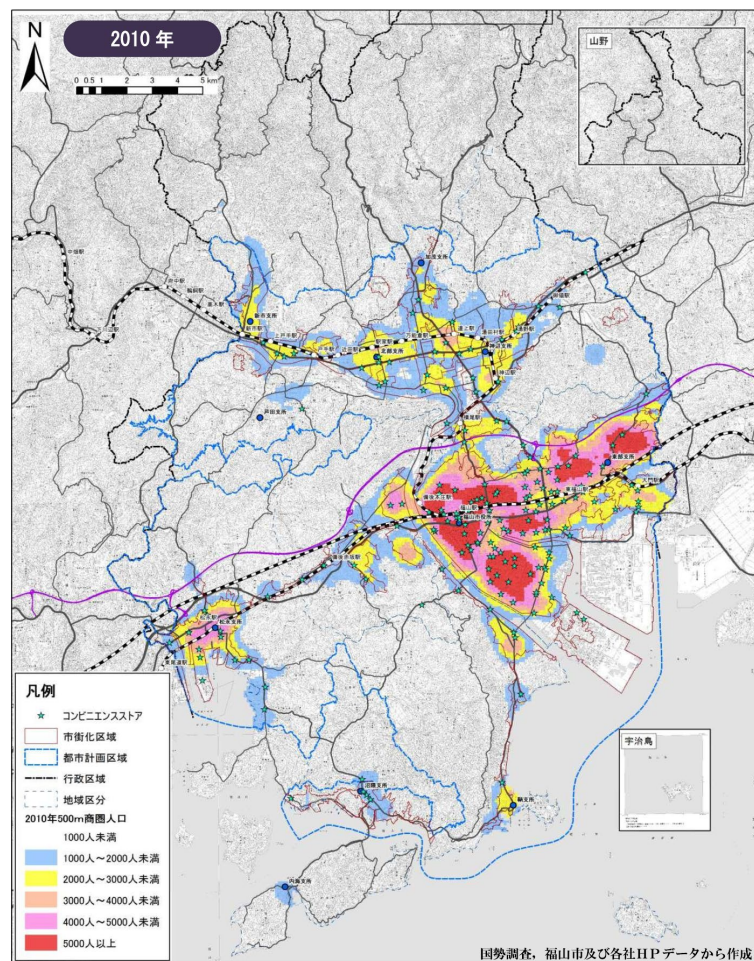
エリア価値に着目した都市機能誘導に関する取組事例 | 福山市 (広島県)

現状分析

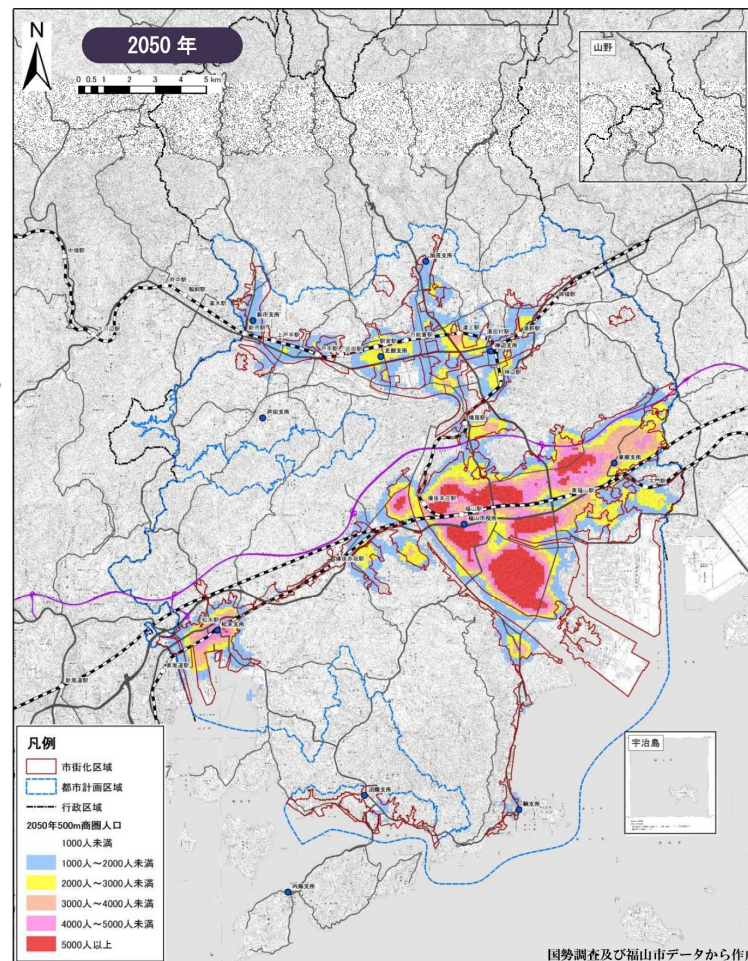
人口 | 460,930人 (2020年国勢調査)

➤ 各種都市機能を維持するための商圈人口を分析・可視化し、施設の立地状況と重ね合わせて各種都市機能の存続が困難なエリアを抽出。

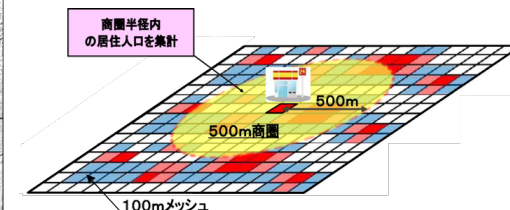
2010年 (平成22年) 500m商圈人口分布と徒歩による顧客を対象とした都市機能の立地状況



2050年 (令和32年) 500m商圈人口移動シミュレーション



【商圈人口置換処理の概念図】



商圈人口を可視化するため、100mメッシュ人口データを基に商圈人口置換処理を全メッシュに施すことで、500m商圈人口の分布状況を等高線に表示している。

- 立地適正化計画に使用した人口推計図等の基データを二次利用可能な状態で、「オープンデータカタログサイト (福山市HP)」に掲載し、企業の経営戦略や地域まちづくり等への活用を推進
- あわせて、個人情報に関する内容を削除した住基データや公共施設一覧も同HPへ掲載し自治体が保有するデータのオープン化を推進

2. 都市機能の誘導に関する評価方法

エリア価値に着目した都市機能誘導に関する取組事例 | 福山市 (広島県)

- 500m商圏人口をベースに都市機能誘導区域を設定し、区域別の将来像を分析した別冊「都市機能誘導区域別カルテ」を作成。市民等への周知を行い、きめ細かい施策を推進する。
- 「居住」「都市機能」「公共交通」とあわせて、エリアに関する評価指標を設定し、都市機能・人口の集積によるエリア価値の動向を評価することで、施策の達成状況を評価することとしている。

まちづくり方針 (ターゲット) 誘導施策 (ストーリー)

基本的な方針

- 1 市街化区域内居住の推進
- 2 生活に不可欠な施設が立地可能となる商圏人口を確保する都市機能誘導区域設定
- 3 エリアの価値の維持
- 4 公共交通ネットワークの維持 (「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」と連携)

(誘導施策)

- ◆ 福山駅前の再生
- ◆ 駐車場配置適正化区域の検討
- ◆ 特定用途誘導地区の検討
- ◆ 市街化調整区域における50戸連たん制度の廃止
- ◆ GISデータのオープンデータ化
- ◆ 高西丁卯新涯地区の整備 など

〈福山駅前の再生〉

福山駅前の都市再生緊急整備地域一帯を「福山駅前エリア」、その周辺を「福山駅前周辺エリア」に位置づけ、**福山駅前エリアの再生が福山駅前周辺エリアに波及し、その効果を福山市や備後圏域の発展**につなげる「福山駅前再生ビジョン」を策定

◇公共施設の再整備イメージ



目標・評価指標

(居住の誘導に関するもの)

居住誘導区域内の人口を維持

(都市機能の誘導に関するもの)

保全型を除く各都市機能誘導区域内の500m商圏人口3,000人以上の100mメッシュの数を維持

(エリアの価値に関するもの)

保全型を除く地価公示価格のある都市機能誘導区域 (中央, 松永, 山手) ごとの平均値で、2018年 (平成30年) のものに対する2025年 (令和7年) のものの下降率を5%以下とする

(公共交通ネットワークに関するもの)

都市機能誘導区域などの拠点間をつなぐ基幹バス路線のバス停周辺500m圏内の人口を維持

2. 都市機能の誘導に関する評価方法

公共交通沿線を中心とした都市機能誘導に関する取組事例 | 富山市 (富山県)

現状分析

人口 | 413,938人 (2020年国勢調査)

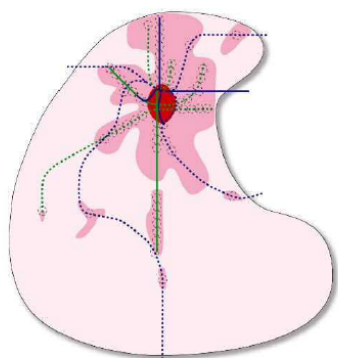
- 都市計画マスタープランに、公共交通沿線を中心に「人口密度」と「都市機能密度」を高める将来像を位置づけコンパクトシティ政策を推進。
- 都市機能の分布状況とあわせて、都市機能の特性ごとに利用圏域 (徒歩圏) を設定のうえ人口カバー率を算出し利便性の低いエリアを抽出・把握。

富山市型コンパクトなまちづくりの進め方 (基本方針)

- ① 規制強化ではなく、誘導的手法が基本
- ② 市民がまちなかや公共交通沿線居住か郊外居住かを選択できるようにする
- ③ 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進
- ④ 地域拠点の整備により、全市的にコンパクトなまちづくりを推進

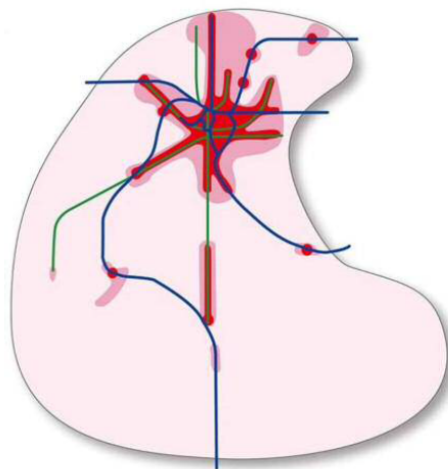
現在 2006年 (H17)

● 郊外の開発により広く薄い市街地の形成が進み、公共交通の利便性の高い箇所に限られ、日常生活で更に自家用車に依存する。全体的に人口密度が低下することで身近な拠点において生活に必要な機能の維持が困難となる地域が発生する。



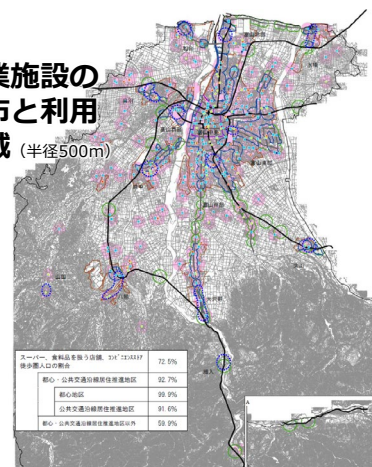
目指す将来

● 公共交通の活性化により、沿線の利便性を高め、将来的に人口密度、都市機能の密度を高めていくことによって、市域全体の生活の質の向上を目指す。

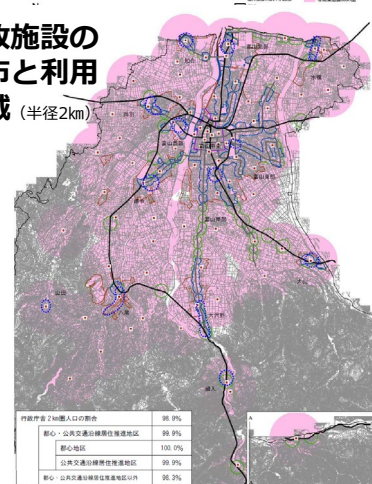


都市マスタープランで目指す都市の将来イメージ

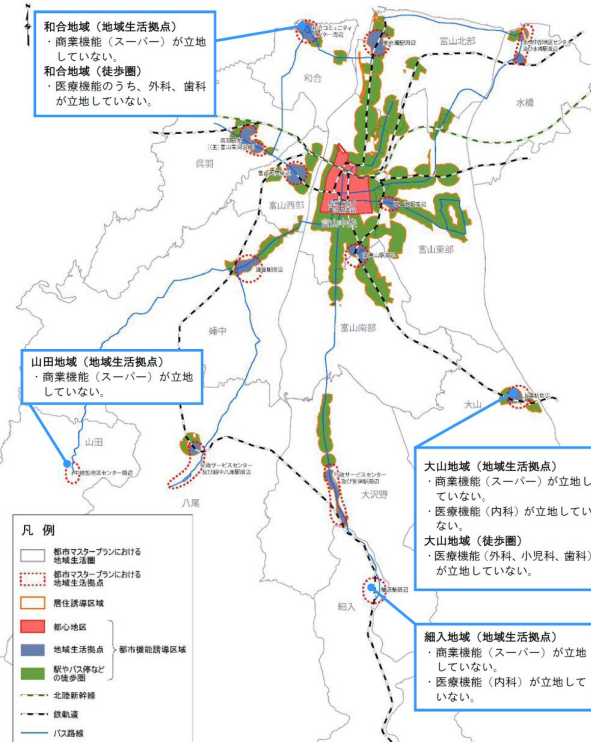
商業施設の分布と利用圏域 (半径500m)



行政施設の分布と利用圏域 (半径2km)



都市機能が立地していない地域生活圏



凡例

- 都市マスタープランにおける地域生活圏
- 都市マスタープランにおける地域生活拠点
- 居住誘導区域
- 中心地区
- 地域生活拠点
- 駅やバス停などの徒歩圏
- 北陸新幹線
- 鉄軌道
- バス路線

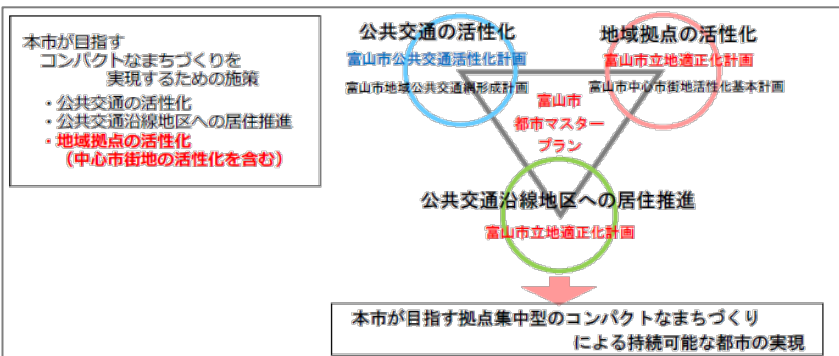
2. 都市機能の誘導に関する評価方法

公共交通沿線を中心とした都市機能誘導に関する取組事例 | 富山市 (富山県)

▶ これまでのコンパクトシティ政策に加えて、立地適正化計画において「地域拠点の活性化（都市機能の誘導）」を位置づけ、居住・都市機能・公共交通の施策を展開。「公共交通利便地域の居住人口」を評価指標として設定し、施策の達成状況を評価することとしている。

まちづくり方針と施策の方向性

施策展開と各種計画との関係



都市機能誘導区域図



目標・評価指標

評価指標 | 公共交通が便利な地域に住む住民の割合

基準値 (2005年 (H17))
28% (117,560人)

実績値 (2018年 (H30))
38.7% (161,380人)

目標値 (2025年 (R7))
42% (167,600人)

◆算出方法
住民基本台帳データ (位置情報を持った人口データ)、設定されている公共交通が便利な地域の範囲内の人口をGIS上で確認整理して算出

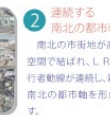
富山駅周辺整備事業

方針1

新たな顔づくり



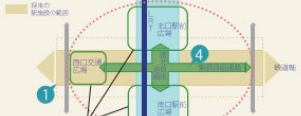
1 コンパクトな連続立体交差
富山港線の既設電化や新幹線整備に合わせて施工することで、コストの縮減と駅周辺のコンパクト化を実現します。



2 連続する南北の都市軸
南北の市街地が高架下空間で結ばれ、R.T.、歩行者動線が連続し、新たな南北の都市軸を形成します。

方針2

多彩な公共交通を快適につなぐ



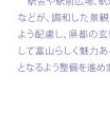
3 駅とまちを結ぶ3つのロータリー
バイク・タクシー専用ロータリーなどからなる南口・北口駅前広場と、高架下空間を活用した一般車専用の西口交通広場が駅とまちをつなげます。

方針3

都市拠点としての機能をそなえる



4 東西南北を結ぶ自由通路
南北の駅前広場をつなげる広幅員の南北自由通路に加え、東西自由通路の整備により、鉄道利用者に限らない回遊性を生み出します。



5 富山らしさをいかした駅・駅前空間のデザイン
駅舎や駅前広場、軌道空間などが、調和した景観となるよう配慮し、駅舎の玄関口として富山らしく魅力あるものとなるよう整備を進めます。

拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現に向けた施策

- ✓ 公共交通沿線地区への居住推進 (居住の誘導施策)
- ✓ 地域拠点の活性化 (都市機能の誘導施策)
- ✓ 公共交通の活性化 (公共交通に関する施策)
- ✓ その他 (居住誘導区域外側の地域での施策など)

3. 公共交通に関する評価方法

- 公共交通に関する評価指標は、「地域公共交通網形成計画」などの交通計画と整合・連携を図ることが重要ですが、立地適正化計画の緩やかな（中長期スパンの）居住や都市機能の誘導による、公共交通の利便性向上やまちの活性化についても評価を行うことが考えられます。
- 以下に示す評価指標は、公共交通施策において、実態として比較的多く設定されている評価指標を例示しています。（国勢調査や住民基本台帳などに基づく定量指標に加えて、アンケート調査による満足度指標なども設定）

課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）と評価指標

主な誘導施策	主な評価指標
<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画の推進 既存路線の見直し等バス路線の再編 居住誘導区域における一定水準の公共交通サービスの確保 基幹的な公共交通サービスレベル等の維持・向上 新たな交通手段の検討 交通結節点の強化に資する駅前広場の整備 中心部の商業活性化による公共交通利用者数の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 1日あたりの鉄道・路線バス利用者数
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の機関分担率
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通沿線地域の人口密度
	<ul style="list-style-type: none"> 基幹的な公共交通路線の徒歩圏人口カバー率
	<ul style="list-style-type: none"> 買い物への移動手段における徒歩の割合
	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの公共交通のアクセシビリティ
	<ul style="list-style-type: none"> 商店街歩行者数
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の満足度

分析方法

使用するデータ（例）	分析手法（例）
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> パーソントリップ調査 全国都市交通特性調査 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 国勢調査 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 国勢調査 国土数値情報 	<ul style="list-style-type: none"> 専用ソフト（GIS等）、集計ソフト（Excel等）を活用 GISにて基幹的な公共交通路線を抽出後、徒歩圏域を作成のうえ、圏域内人口を空間分析にて集計
<ul style="list-style-type: none"> パーソントリップ調査 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 国勢調査 交通データ 	<ul style="list-style-type: none"> 専用ソフト（GIS等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> 自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査 	<ul style="list-style-type: none"> 集計ソフト（Excel等）を活用

まちづくり方針（ターゲット）

3. 公共交通に関する評価方法

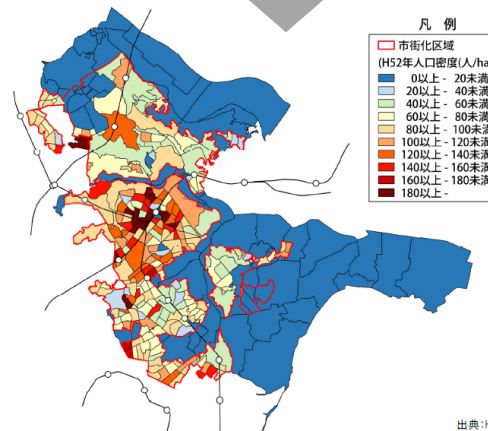
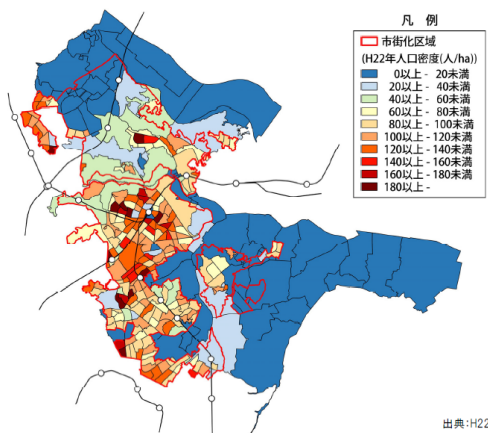
インフラ整備を考慮した公共交通に関する取組事例 | 柏市 (千葉県)

現状分析

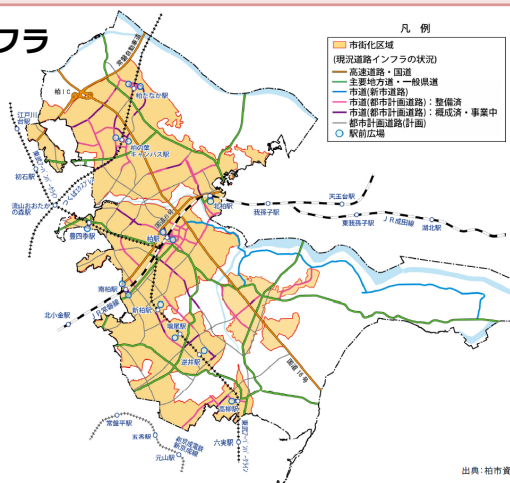
人口 | 426,468人 (2020年国勢調査)

- 公共交通の利用圏域の把握とあわせて、道路の整備状況を把握することで交通利便性が低いエリアの要因を分析 (市縁辺部は道路インフラ不足により利用圏域外エリアが存在)。
- 拠点ごとの交通特性を把握し、拠点または地域ごとの交通課題を抽出。

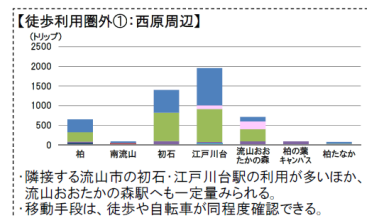
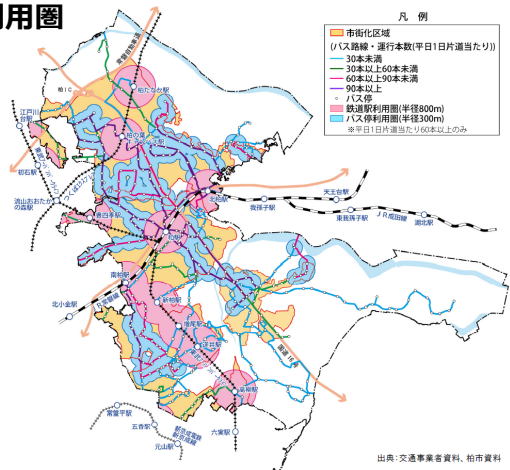
町丁目別人口密度



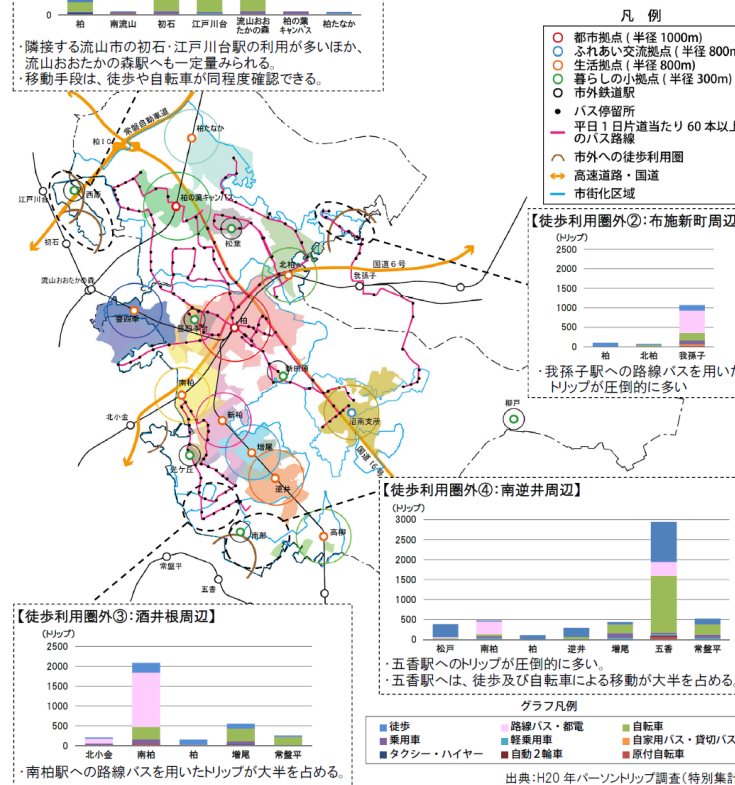
道路インフラの状況



基幹的公共交通の利用圏



拠点毎の徒歩利用圏の実態把握



- 駅から離れた地区でも、スプロール的に住宅地が広がったことに伴い、高密度エリアも見られる

3. 公共交通に関する評価方法

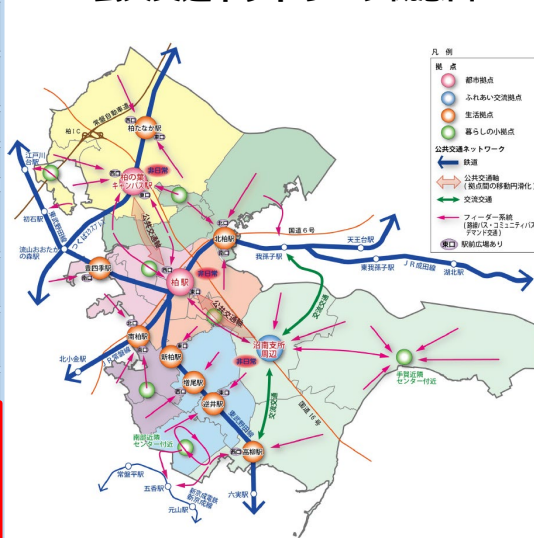
インフラ整備を考慮した公共交通に関する取組事例 | 柏市 (千葉県)

- 現況分析を踏まえつつ「地域公共交通網形成計画」における施策と連携し、都市機能の維持・集積や居住環境の維持など、都市機能・居住施策と相互に連携のうえ、公共交通の利便性向上を目指す。
- 「公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」を評価指標として設定し、各施策や取組みの達成状況を評価することとしている。

まちづくり方針 (ターゲット) と誘導施策 (ストーリー)



公共交通ネットワーク概念図



目標・評価指標

評価指標 | 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率の増加

※鉄道駅もしくは運行本数が多いバス路線のバス停の徒歩圏の居住者数の割合

現状値:H29年 (ターゲット時点)	目標値:H40年 (計測時点)
66.2%	69.8%以上

【設定の考え方】
市民にとって、利便性・効率性の高い公共交通網を形成・持続させるためには、都市機能と居住の誘導施策及び公共交通網形成の施策が有機的に機能するよう推進する必要がある。
そのため、公共交通網の充実や居住誘導区域の人口密度の適正な持続により、利便性の高い公共交通を享受できる市民の割合を増加させていくものとして本指標を設定。

【目標値の算出方法】
現況での鉄道駅から半径 800m もしくは、1 日当り片道 60 本以上のバス路線のバス停から半径 300m 内に居住している人口を H40 年推計値をもとに算出し、市全域の人口で除して割合を算出。

➢ 設定の考え方や目標値の算出方法を明示することで、今後の評価・見直しの際の円滑な運用が可能

公共交通に係る施策

【交通1】 利便性を向上させる公共交通網の構築

現在の基幹となるバス路線(1日当り60本以上)について、本計画の都市機能の適正配置や商業機能による世代構成バランスの確保、さらには、「柏市地域公共交通網形成計画」の施策と連携することにより、バス利用者の居住環境を維持し、地域特性を踏まえた公共交通路線の持続(都市間・圏域間交流促進及び通勤・通学)を図ります。

● 柏駅、柏の葉キャンパス駅の「都市拠点」の機能強化
● 商業・住宅・産業・教育・レクリエーション等の異なる性格の拠点性を高め、非日常的な結びつき(=移動)を創出します。
● 特に、駅周辺の公共交通ネットワークの強化に資する拠点性の向上を図ります。また、駅前広場の整備と連携し、生活拠点としての機能を果たす。

【交通2】 交通結節点の強化に資する駅前広場の整備

市内の公共交通ネットワークを強化するためには、ネットワークの中で交通結節点となる駅前広場の整備が不可欠です。また、駅前広場の整備が促進されていることが望まれます。

● 柏駅、北柏駅北口の土地再開発事業等により駅前広場の整備を行うことにより、交通結節点の強化を図り、公共交通ネットワークの形成に資します。
● また、駅周辺の駅前広場機能に即した拠点性の向上を図ります。また、駅前広場の整備と連携し、生活拠点としての機能を果たす。

【交通3】 バスや乗合ジャンボタクシーのルート再編

バス路線の再編は、交通インフラが不十分な地域や、市街地圏域が広がる地域では、公共交通不便地域が存在し、解消が求められています。公共交通不便地域を解消するためには、各拠点における拠点性を向上させ、交通需要とニーズを把握しながら、ジャンボタクシー等のルート再編を行い、公共交通不便地域の解消を進めます。

【交通4】 拠点形成と連動した転回広場等の交通環境整備

バス路線の再編は、交通インフラが不十分な地域や、市街地圏域が広がる地域では、公共交通不便地域が存在し、解消が求められています。公共交通不便地域を解消するためには、各拠点における拠点性を向上させ、交通需要とニーズを把握しながら、ジャンボタクシー等のルート再編を行い、公共交通不便地域の解消を進めます。

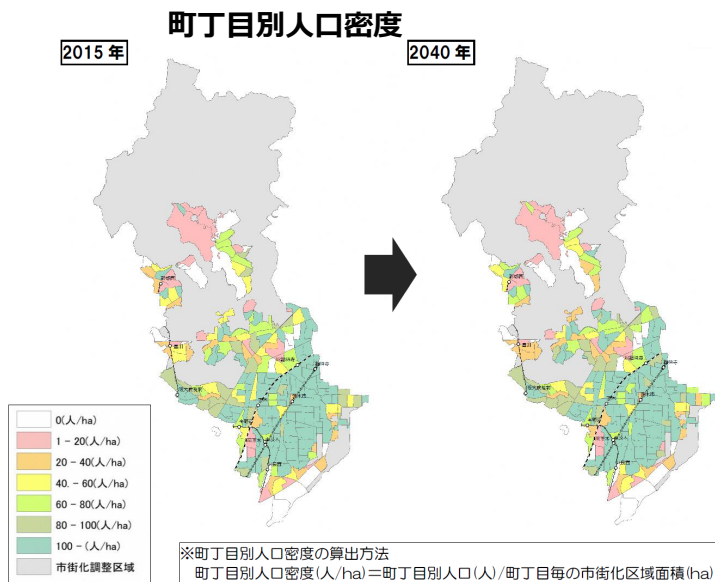
3. 公共交通に関する評価方法

移動特性を考慮した公共交通に関する取組事例 | 茨木市（大阪府）

現状分析

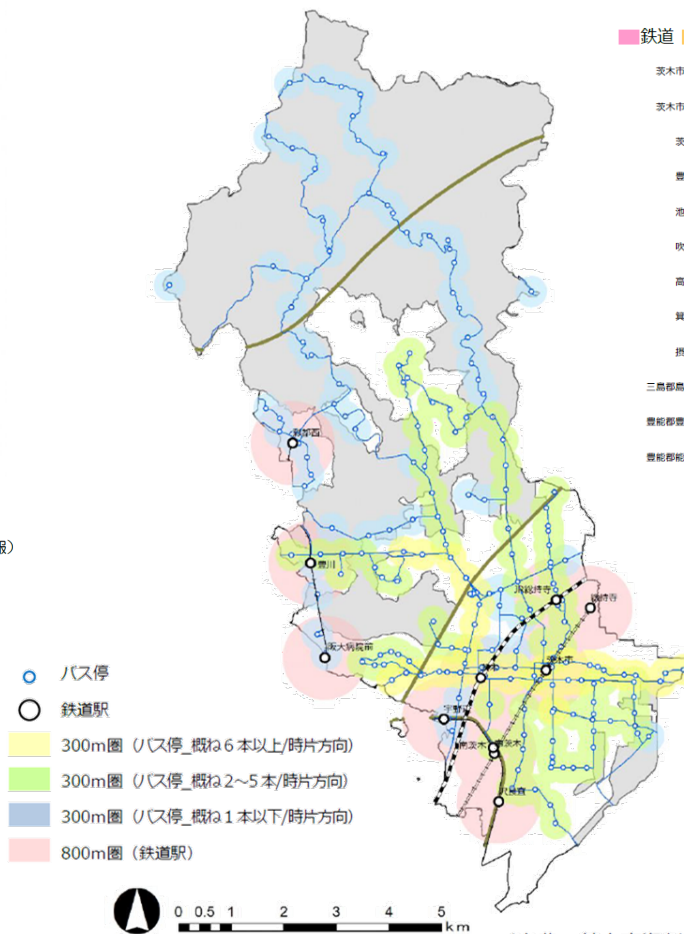
人口 | 287,730人（2020年国勢調査）

- 将来の人口動態を踏まえ、公共交通需要が高まるエリアを把握。公共交通サービス水準ごとにカバー圏域を色分けし交通利便性の高いエリアを可視化。また、近隣都市と比較することで、市北部は自動車依存が高い傾向にあるなど交通特性を把握。

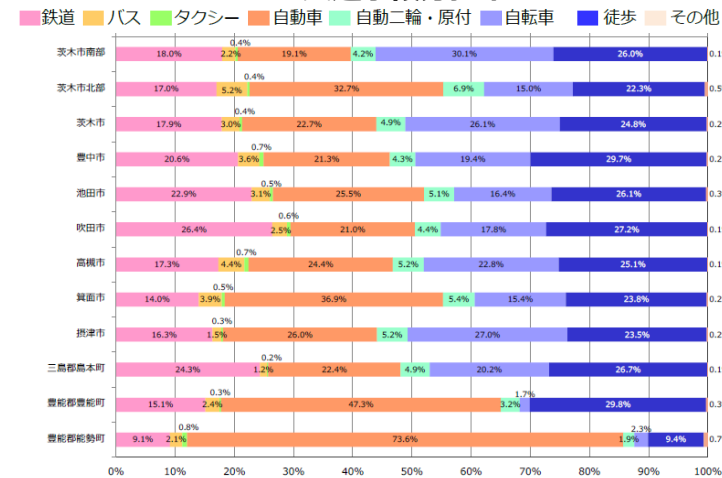


- (人口動態) (出典：国勢調査、将来人口・世帯予測プログラム(国総研)、国土数値情報)
- 町丁目別の人口減少率は、郊外部(市街化調整区域隣接地及び市境)の一団の住宅地等で高くなる傾向。
- 全人口の約97%が市街化区域に居住し、その傾向は将来も継続する見込み。
- 市中心部から南部の人口密度は高く、郊外部の人口密度40人/haを下回る地域は、広がる見込み。
- 丘陵地の一団の住宅地などでは、高齢化に伴い移動の支援を要する人が増加。

公共交通のカバー状況



茨木市及び近隣市町を起終点とする交通手段分担率



- 市全域では、徒歩や自転車利用者は、公共交通や自動車利用の割合を上回り、特に、市南部においてその傾向が高い。

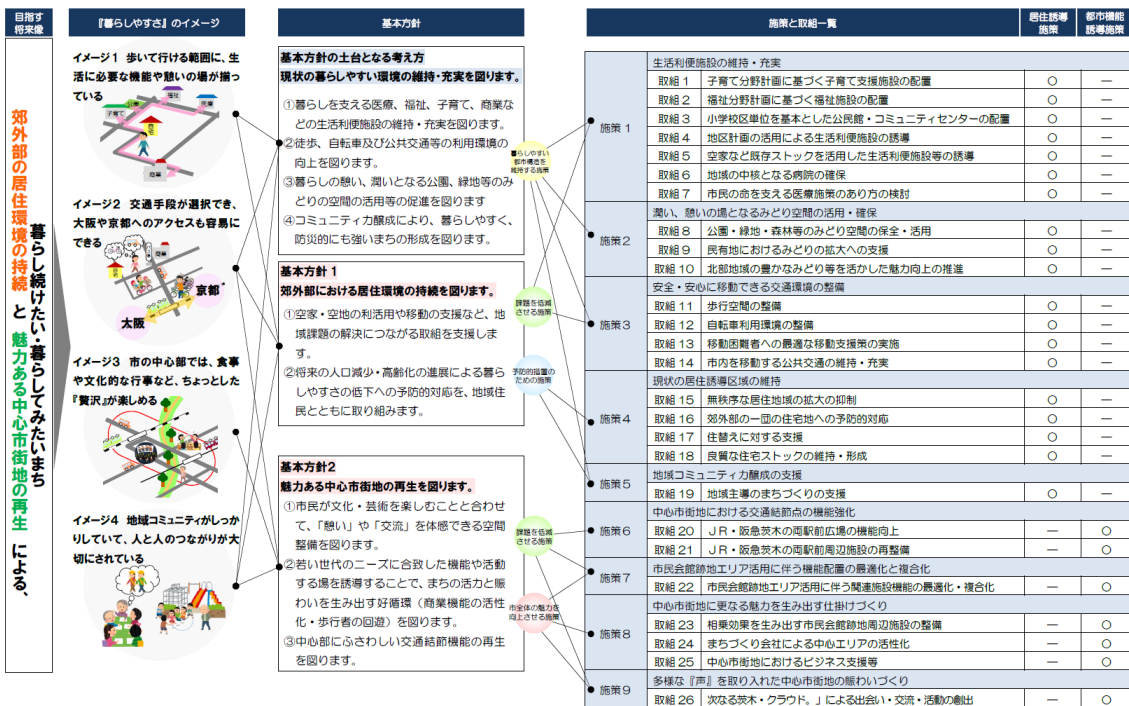
(出典：2014年3月策定茨木市総合交通戦略(第5回(2010年)近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計))

3. 公共交通に関する評価方法

移動特性を考慮した公共交通に関する取組事例 | 茨木市（大阪府）

- 現状分析を踏まえつつ、関連する交通計画における施策や事業と連携し、地域交通の移動支援や公共交通ネットワークを支える取組を展開。
- 個別の取組みについて、概要や実施主体などを具体的に明示。「公共交通の人口カバー率」を評価指標として設定し、交通便利性の維持・向上による定住人口の維持・増加を図り、施策の達成状況を評価することとしている。

まちづくり方針（ターゲット）と誘導施策（ストーリー）



目標・評価指標

評価指標①	居住誘導区域内の人口密度
基準値	[2015年数値] 107人/ha (居住誘導区域内人口 270,991人/居住誘導区域面積 2,515ha)
目標	[2040年数値] 上記基準値の維持
目標の考え方	各施策の展開により現状の人口密度を維持します。
期待される効果	一定の人口密度が確保されることで、生活利便施設の維持につながり、暮らし続けたい・暮らししてみたいまちの持続が図られます。
評価指標②	公共交通の人口カバー率
基準値	[2015年数値] 87.1% (バス停 300m圏人口+鉄道駅周辺 800m圏人口 235,950人 / 居住誘導区域内人口 270,991人)
目標	[2040年数値] 上記基準値の維持
目標の考え方	複数の交通手段が選択できる現状を維持します。
期待される効果	交通アクセスの利便性が維持されることで、暮らし続けたい、暮らししてみたいまちの持続が図られます。 《参考》 バス乗客数：9,127,038人 [2015年数値 市内で運行しているバス3社の合計値]
評価指標③	都市機能誘導区域における平日昼間の歩行者通行量
基準値	[2017年数値] 25,545人（主要地点*歩行者数の合計値）
目標	[2040年数値] 上記基準値の維持
目標の考え方	人口が減少しても、「次なる茨木」の魅力の向上に資する都市機能の導入などにより、現状の数値を維持します。
期待される効果	平日昼間の歩行者通行量の確保により、公共空間の活用や店舗の新規出店等が進み、賑わいの創出や経済活性化が図られます。

施策3 安全・安心に移動できる交通環境の整備

取組 13	移動困難者への最適な移動支援の実施	取組 14	市内を移動する公共交通の維持・充実
居住誘導施策	○	都市機能誘導施策	—
実施主体	市、民間事業者、地域住民	実施主体	市
関連計画	茨木市総合交通戦略	関連計画	茨木市総合交通戦略
取組概要	高齢者や障害のある人が移動困難な状況にならないようにするためには、現在取り組んでいる福祉タクシーの利用助成による移動支援等に加えて、公共交通機関までの移動支援など、幅広い取組が必要となります。最適な移動支援のあり方については、今後、市民との対話を進めながら検討していきます。	取組概要	公共交通を維持・充実していくため、駅前広場の整備など、利用者のニーズを踏まえた整備を進め、交通結節機能の更なる強化、バスの利用環境の向上を図ります。 【整備が必要な駅前広場】 ・阪急総持寺駅西口駅前交通広場
主な支援制度	—	主な支援制度	—

- 目標値とあわせて目標達成による効果を示すことで、取組への理解度が深まることが期待される

4. 防災に関する評価方法

- 防災に関する評価指標は、関連計画（地域防災計画等）と連携・整合させることが重要です。また、防災・減災対策にあたっては、ハード・ソフトの両面から評価指標を設定し、施策の推進を図ることも重要です。
- 以下に示す評価指標は、防災に関する施策において、実態として比較的多く設定されている評価指標を例示しています。（国勢調査や住民基本台帳などに基づく定量指標に加えて、アンケート調査による満足度指標なども設定）

課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）と評価指標

主な誘導施策	主な評価指標
<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域への居住の誘導 ・垂直避難を行える施設整備促進 ・避難施設を安全なエリアに移転整備 ・要配慮者利用施設の避難確保計画等の作成支援 ・道路、津波防護等、防災、減災に向けたインフラ整備 ・公共施設の耐震化 ・住宅密集地区整備事業の推進 ・防災対策整備事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合
	<ul style="list-style-type: none"> ・指定緊急避難場所または指定避難所の建設数
	<ul style="list-style-type: none"> ・避難施設・公共施設の移転数
	<ul style="list-style-type: none"> ・要配慮者利用施設の避難確保計画策定率
	<ul style="list-style-type: none"> ・自主避難所の設置件数
	<ul style="list-style-type: none"> ・防災訓練への参加者数
	<ul style="list-style-type: none"> ・河川施設、雨水幹線等の整備率
	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震化率
	<ul style="list-style-type: none"> ・自主防災組織がカバーする世帯
	<ul style="list-style-type: none"> ・地区防災計画を策定済の地区数
<ul style="list-style-type: none"> ・災害対策に対する満足度 ・防災情報メール登録者数 	

分析方法

使用するデータ（例）	分析手法（例）
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査 ・国勢調査 ・社人研 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用ソフト（GIS等）、集計ソフト（Excel等）を活用 防災上危険性が懸念される地域をGISで抽出のうえ、人口データと重ね合わせて空間分析にて集計
<ul style="list-style-type: none"> ・自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> ・自治体データ ・住宅・土地統計調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> ・自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用 (管轄区域内世帯数の集計)
<ul style="list-style-type: none"> ・自治体データ 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用
<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・集計ソフト（Excel等）を活用

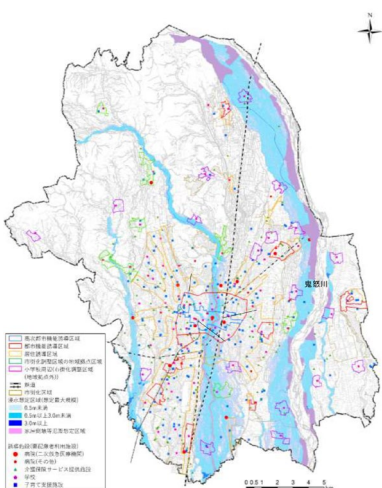
まちづくり方針（ターゲット）

庁内連携による防災指針の策定に関する取組事例 | 宇都宮市（栃木県）

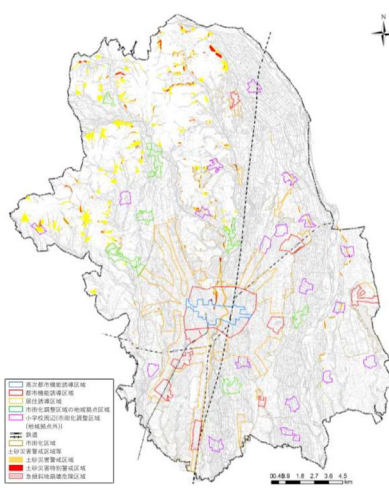
人口 | 518,757人（2020年国勢調査）

現状分析

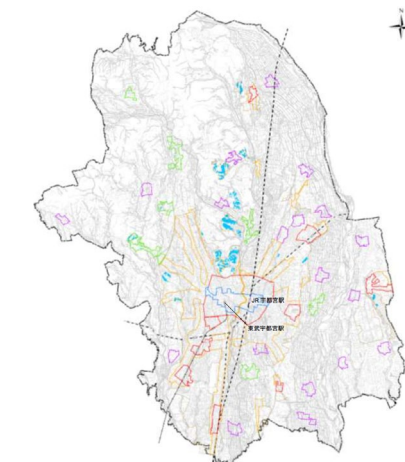
- 「総合治水・雨水対策推進計画」と一体となった施策展開を図るため、関連部署と連携した庁内調整・検討を推進し、同時期の計画策定を実現。
- 各種ハザード情報と誘導区域等を重ね合わせて分析・可視化することで、防災に関する都市課題を抽出・整理し、関連部署と共有を図る。



誘導施設（要配慮者利用施設）× 洪水浸水想定区域（浸水深）× 誘導区域等



土砂災害×誘導区域等



大規模盛土造成地×誘導区域等

（その他の災害リスク分析）

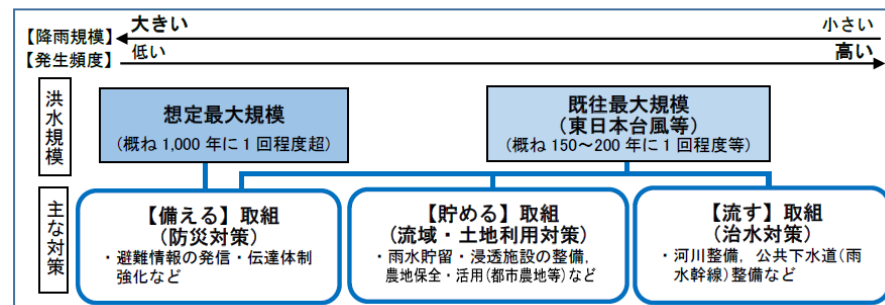
- ✓ 洪水浸水想定区域（浸水深）× 東日本台風浸水範囲 × 誘導区域等
- ✓ 洪水浸水想定区域（浸水継続時間）× 誘導区域等
- ✓ 避難場所 × 洪水浸水想定区域（浸水深）× 誘導区域等
- ✓ 平屋建て住宅 × 洪水浸水想定区域（浸水深）× 誘導区域等

関連計画との連携/検討体制

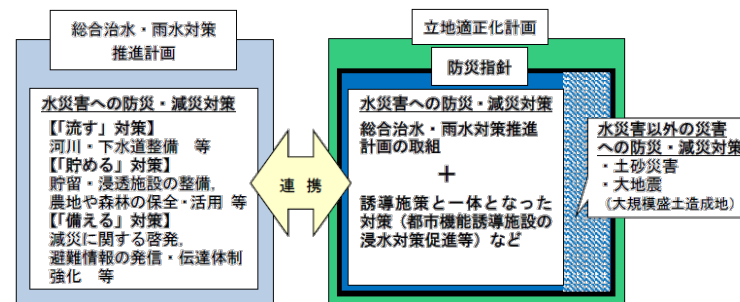
◆ 防災指針における洪水規模に対する考え方

実際に被害が生じた東日本台風等と同規模の既往最大降雨（概ね150～200年に1回程度等）に対して、流域治水を基本として浸水被害の軽減・解消を目指した総合治水・雨水対策推進計画の「流す」「貯める」対策と連携しながら、想定最大規模降雨にも対応した、避難情報の発信や伝達体制の強化などの「備える」対策を中心に位置付け、誘導区域等における安全性の確保と人的被害の防止に取り組む。

■ 洪水規模に対応した主な対策イメージ



◆ 「総合治水・雨水対策推進計画」と「防災指針」の関係性 (対象とする災害等の違い)



庁内連携による防災指針の策定に関する取組事例 | 宇都宮市（栃木県）

- 策定時に組成した庁内体制を基盤とした「立地適正化計画推進委員会」において、計画の中間評価・見直し検討を実施（2022年度～）。将来の都市の姿として掲げる「ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）」の具体化を進めるため、立地適正化計画を、LRTやバス再編、地域内交通等の総合的な公共交通ネットワークの構築とともに市の重要な施策として位置づけ、庁内一体となった横断的な取組を展開・推進する。

防災まちづくりに向けた取組

水災害における「備える」取組例

分類	取組内容	実施主体	実施時期の目標			
			短期	中期	長期	
施設・制度	水害ハザードエリアにおける開発抑制 ※ 都市計画法改正を踏まえた国の技術的助言等を参考に市街化調整区域の水害リスクがより高い地域の開発抑制	市	→	→	→	
	都市機能誘導施設の浸水対策促進（誘導支援策における浸水対策の要件化等）	市・事業者	→	→	→	
	都市計画制度を活用した浸水対策促進（再開発事業等における浸水対策を評価した容積率緩和）	市・市民・事業者	→	→	→	
	農業用施設の適正管理・保全	市・市民	→	→	→	
「備える」取組	警戒・水防体制	被害情報の収集・集約体制の強化（庁内共有システム運用）	市	→	→	→
		避難情報伝達体制の強化（登録制防災情報メール、防災ラジオ）	市	→	→	→
		農業用ため池監視体制の強化	市・市民	→	→	→
		雨水幹線の水位監視の導入	市	→	→	→
	河川監視の強化（水位計・観測カメラによる監視）	市	→	→	→	
	ハザードマップ等を活用した災害リスクの事前周知	市	→	→	→	
	風水害時に優先的に開設する避難所の周知	市	→	→	→	
	要配慮者利用施設における避難確保計画（防災体制、避難誘導方法等）の策定支援	市・事業者	→	→	→	
地区防災訓練への支援	市	→	→	→		
啓発活動等	市民の防災教育への支援（学校や地域による意識啓発や災害時の行動等）	市	→	→	→	
	防災意識向上のためのPR活動の実施	市	→	→	→	
	浸水深さの電柱等への標示	市	→	→	→	
	住まいの防災対策の情報提供	市	→	→	→	
	建築物の浸水想定等を立体的に再現した3D表示等の先進技術を活用した防災対策の検討	市	→	→	→	

- ✓ 災害種別ごとの具体的な取組に実施主体、実施時期の目標を位置付けることで、計画の実効性を担保。官民連携によるハード・ソフトの両面から防災まちづくりを推進する。
- ✓ 実施時期の目標は「総合治水・雨水対策推進計画」と整合を図る。

防災まちづくりに関する評価指標

分類	評価指標	基準値	目標値		
			2027	2037	2050
水災害	「備える」取組 浸水想定区域等における水災害への備えに取り組んでいる市民の割合 【目指す状態等】 市民が水災害時の避難場所・避難経路の確認などに取り組んでいる。	—	漸増（徐々に増加）を目指す		
	「流す」取組 都市機能誘導区域及び市街化調整区域の地域・拠点区域（浸水想定区域等）における浸水対策に取り組んでいる誘導施設数 【目指す状態等】 想定最大規模の降雨による浸水時にも市民生活を支える都市機能が維持されている。	—	漸増（徐々に増加）を目指す		
	「貯める」取組 【田川流域（市街地部）】 東日本台風等の既往最大規模の降雨（213.6mm/6hr）に対する床上浸水（面積）の解消 【市全域】 既存の河川整備計画で設定している降雨（47.2mm/hr）に対する床上浸水（面積）の解消 【目指す状態等】 既往最大規模や既存の河川整備計画等の降雨に対する浸水被害が軽減・解消されている。	【田川】 29.2ha (2020)	【田川】 0ha (2025)	※床上浸水解消後も更なる早期被害軽減に努める。	
土砂災害	土砂災害防災訓練及び土砂災害危険箇所等点検の実施 【目指す状態等】 土砂災害危険箇所等における啓発活動等により人的被害の防止につながっている。	1回 (2019)	1回/年以上の実施を目指す		
大地震	大規模盛土造成地面積（誘導区域等）のうち安全性確認を実施した面積の割合 【目指す状態等】 大規模盛土造成地（誘導区域等）における安全性が継続的に確認されている。	100% (2020)	100%		
共通	災害危険性の少ない地域の居住人口割合 ※土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域等を除く地域の居住人口の割合 【目指す状態等】 災害に対する安全性が高いエリアの居住人口が増加している。	99.2% (2020)	漸増（徐々に増加）を目指す		

- ✓ 関連計画における評価指標と整合を図りつつ、目標値を設定。
- ✓ 評価指標の運用、施策の進捗等についても、関連部署と連携して評価・見直しを行い、効果的な施策展開を図る。

5. 施策の達成状況に関する評価方法

- 立地適正化計画に基づく施策の達成状況の評価にあたっては、目標値の達成状況（達成・未達成）の検証・確認だけでなく、各誘導施策の有効性や発現性を検証することは、計画の実効性を高めるためにも重要な取組です。

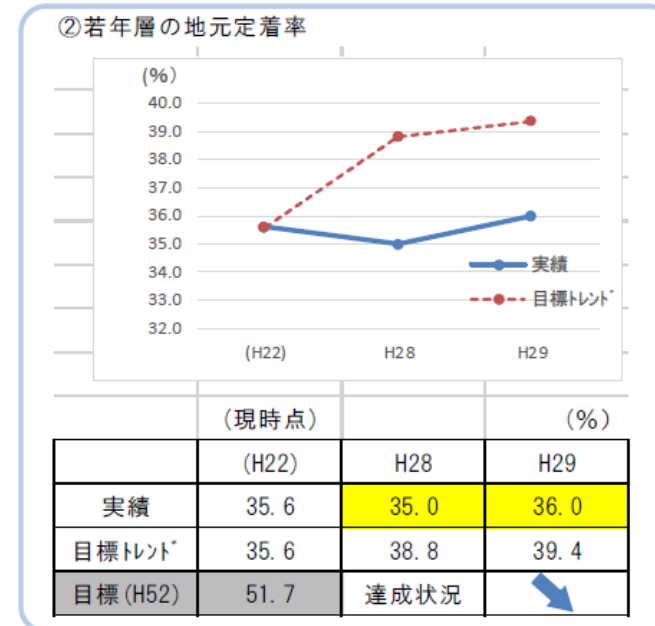
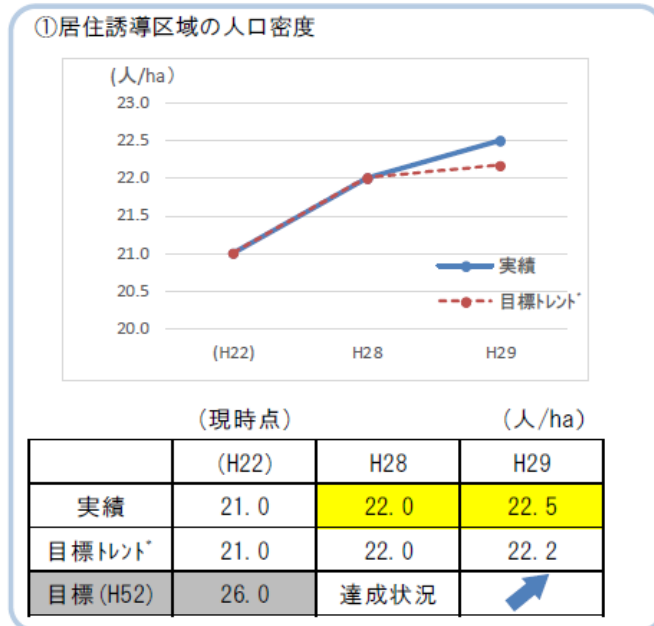
立地適正化計画作成の手引き（令和4年4月改訂）「10. 施策の達成状況に関する評価方法の検討」（p.220）より引用

- おおむね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ものとする。（都市再生特別措置法§84）
- “総論賛成・各論反対”に陥りがちなコンパクトなまちづくりの推進に向けては、いかなる都市構造を目指すべきか、客観的かつ定量的な分析、評価のもと、市民をはじめとする地域の関係者でコンセンサスを形成することが重要。

立地適正化計画作成の手引き（令和4年4月改訂）「10. 目標値の達成状況評価」（p.224）より引用

計画は概ね5年毎に施策の実施状況について調査、分析及び評価を行うよう努めるべきですが、質の高い取組に発展・継続させていくためには、誘導施策による効果の発現状況やトレンドを適切に把握していくことが重要です。

■ 効果発現状況及びトレンドの把握例



施策の評価・見直しに関する取組事例 | 長岡市（新潟県）

立地適正化計画の評価・見直し（中間評価）

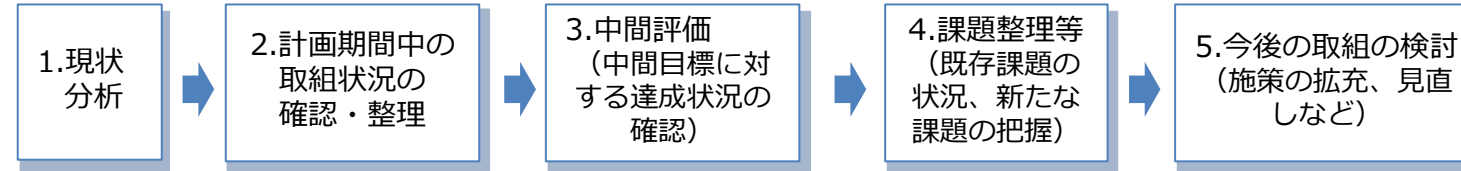
人口 | 266,936人（2020年国勢調査）

➤ 令和3年より現行計画の中間評価及び「防災指針」の策定を目的とした「立地適正化計画策定委員会」を立ち上げ、有識者を含めた委員会において、現状における課題や取組成果など施策の中間評価結果を報告し、今後の取り組みの方向性について検討。

〈検討スケジュール〉

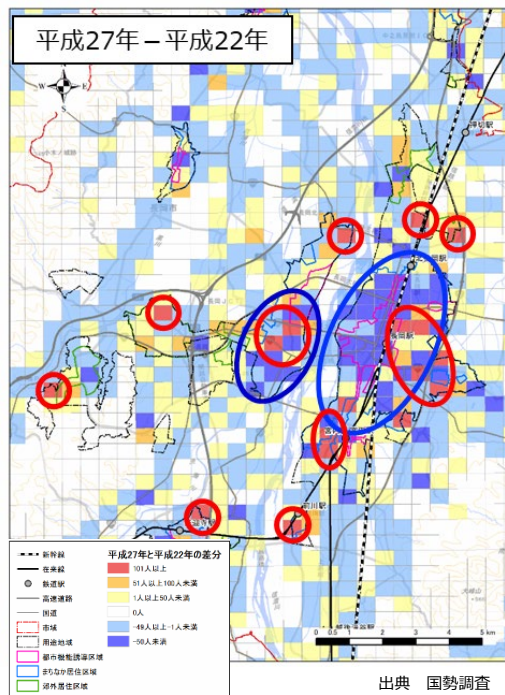
- R3**
 - 策定（改定）検討委員会の設置
 - 現況把握
 - 検討スケジュールの確認 等
- 現行計画の中間評価
 - 防災指針の方向性 等
- 改定骨子案
- R4**
 - 防災まちづくりの方向性
 - 計画書修正（案）
- 地域別検討（課題・対応策）等
- 改定素案の作成
（パブリックコメントの実施）
 - 改定案の作成
- R5**
 - 策定・公表

〈中間評価の考え方／検証ステップ〉

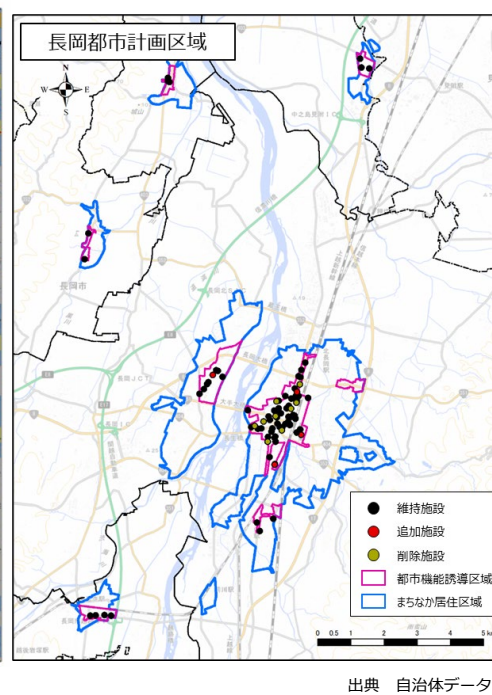


〈現状分析（例）〉

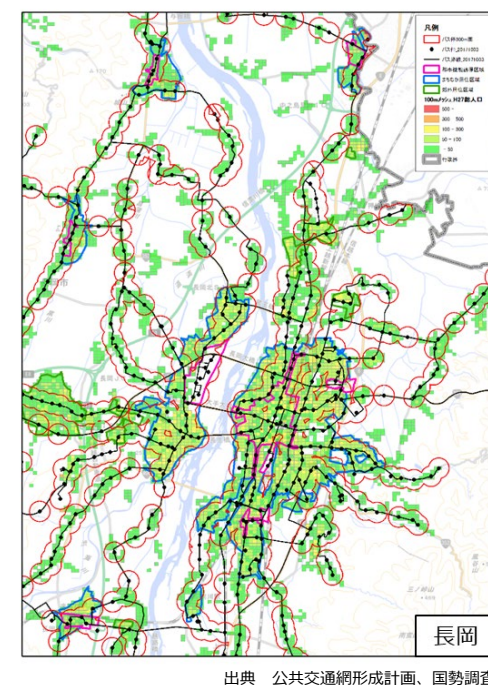
○居住誘導



○都市機能誘導



○公共交通



施策の評価・見直しに関する取組事例 | 長岡市（新潟県）

立地適正化計画の評価・見直し（中間評価）

- 中間評価結果を踏まえて、「居住誘導」「都市機能誘導」「公共交通」における各誘導施策の効果や、将来の目標値の達成見込み等の検証を行ったうえで、各誘導施策の妥当性や拡充・強化施策を整理する。
- それらを踏まえて、今後、効果的な施策展開を行うための取組みを明らかにし、立地適正化計画のさらなる推進を図っていく。

〈評価結果の検証及び改善の方針〉

中間目標

- **居住誘導**
 - ★行政区域人口に対するまちなか居住区域の人口割合
 - ★まちなか居住区域の人口密度
- **都市機能**
 - ★維持する誘導施設
 - ☆新たに誘導する施設
- **公共交通**
 - ★拠点間及び誘導区域内のバス系統本数

★：達成
☆：未達成

課題

- **居住(まちなか居住区域内)**
 - (1)居住ニーズの低下
 - (2)土地、建物の管理不全
 - (3)都市インフラの管理コストの非効率化
 - (4)災害ハザード内の対応
- **居住(まちなか居住区域外)**
 - (1)居住環境の悪化
 - (2)誘導策の実現による跡地等の発生
- **都市機能**
 - (1)民間事業者の立地維持及び進出意欲等の低下
 - (2)施設利用者の利便性、安全性等の確保
- **公共交通**
 - (1)事業採算性の低下による路線の減少
 - (2)高齢者の増加による新たなニーズの発生
- **防災**
 - (1)施設管理者を始めとした関係者間の広域連携
 - (2)複合災害の可能性
 - (3)災害ハザード内の対応

課題の改善に向けた取組(例)

- **居住誘導(まちなか居住区域内)**
 - (1)居住者等への支援
 - ①定住促進事業
 - ②住宅リフォーム支援
 - ③空き家バンクの活用
 - (2)低未利用地等所有者への活用支援
- **居住環境の維持(まちなか居住区域外)**
 - (1)集落の維持
 - (2)跡地等管理等手法の検討
- **都市機能誘導**
 - (1)民間事業者への立地支援
 - ①市街地再開発事業
 - (2)市有施設の維持、更新
 - ①交流拠点施設整備事業
 - (3)にぎわいの創出、起業・創業の支援
- **公共交通**
 - (1)基幹的な公共交通網、地域公共交通の維持、向上
 - ①生活交通路線維持費補助金
 - ②公共交通空白地対策
 - (2)公共交通利用環境の整備、向上
- **防災**
 - (1)災害発生の防止対策
 - (2)人的被害の最小化対策
 - (3)建物等財産被害の最小化対策

立地適正化計画における目標・KPI調査 結果概要

調査結果のサマリー

設問		集計方法	主な結果（考察）
I-1	(1) 現況・将来分析（手引き）	「立地適正化計画作成の手引き」参考資料における「分析項目」ごとに集計	現状把握、都市課題の把握分析にあたっては、国勢調査などの基幹統計調査や国土数値情報などのオープンデータと、自治体が保有する独自データの活用が多く、特に、都市機能の分析にあたっては、iタウンページなどの民間データの活用が多い傾向です。
I-2	(1) 現況・将来分析（独自）		
II-1	(1) 評価指標、まちづくり方針、誘導施策の関係性、目標値の把握方法	記述式回答を「居住」「都市機能」「公共交通」「防災」に分類	分類別の評価指標の設定傾向でみると、「居住」に関しては「居住誘導区域内の人口、人口密度」、「都市機能」に関しては、「誘導施設の立地数」を設定している都市が多い傾向です。「公共交通」に関しては、「公共交通の利用者数、利用率」が多く、「防災」に関しては、「居住誘導区域内への誘導」「避難施設等の整備」「公共施設の耐震化」とあわせて、「防災訓練の参加者数」などのソフト面での評価指標も見られます。
	(2) 不採用となった評価指標	—	評価指標の検討段階において、候補に挙がったものの計画書には設定しなかった評価指標としては、「中心市街地の歩行者数」「地価の下落改善」などで、不採用の理由としては「データ取得が難しい」などが挙げられます。
	(3) 評価指標の設定にあたっての課題	—	検討にあたっての課題では、「データの取得方法」「都市特性や社会状況に応じた評価指標の設定」「目標値の定義」「誘導施策との関係」などの意見が多く見られます。
II-2	(1) 計画の見直し状況	単純集計（グラフ）	回答自治体の約1割が現在見直しを行っており、約半数の自治体が近々見直しを予定しています。
	(2) 計画の見直しに活用する評価指標	—	計画書に設定した評価指標で見直しを行う自治体が7割以上となり、見直しにあたって、約2割の自治体が指標の追加等を検討しています。
	(3) 計画の見直しにあたって追加した評価指標	—	具体的な追加指標としては、「居住人口」や「防災」に関する評価指標が多い傾向です。
	(4) 施策の評価方法	—	有効回答が2件と最も回答率の低い設問ではありますが、施策の達成状況の評価は立地適正化計画の運用にあたって重要な評価となることが考えられます。 ※「立地適正化計画作成の手引き別冊」をご参照ください。
	(5) 計画の策定・見直しの外部への委託状況	単純集計（グラフ）	計画の策定または見直しにあたって、8割以上の都市が外部委託を行っております。
	(6) モニタリング指標の設定状況	—	約1割の都市が、立地適正化計画で設定している評価指標とは別に、都市をモニタリングする指標を設定しています。
II-3	検討段階から策定後の運用面における課題	—	検討、運用にあたっての課題として、立地適正化計画の制度面における課題、防災指針などの計画の内容における課題とあわせて、財政（費用）・人材不足、庁内体制といった意見が見られます。
III-1	(1) まちづくり方針の検討にあたって活用するドキュメントやツールの活用状況と改善点等	単純集計（グラフ）	「立地適正化計画作成の手引き」が8割以上、次いで「都市構造の評価に関するハンドブック」が4割強、e-Statが約3割の活用状況となっています。改善点等については、内容、データの時点更新が望まれています。

※本アンケート結果を踏まえて、「立地適正化計画作成の手引き 目標・KPI事例集」（別冊）をとりまとめています。

立地適正化計画における目標・KPIに関する調査結果

設問 I-1 「立地適正化計画作成の手引き」巻末資料に掲載されている「都市が抱える課題の分析」における現況・将来分析例の実施状況について

- ✓ 「人口」に関する分析が多く実施されている。
- ✓ 分析主体は外部委託がすべての項目において8~9割以上
- ✓ 使用データは国勢調査など、オープンデータが多い傾向にある。

設問 I-2 独自の現況・将来分析の実施状況について

- ✓ 独自分析においても、外部委託による分析が多い。
- ✓ 使用データはオープンデータに加えて、民間データも使用されている。

大項目※	実施状況 平均値 (高,低)	分析主体	使用する 主なデータ	主な 分析方法
人口	73.6% (92%,46%)	外部委託： 9割以上	国勢調査 国立社会保障・人口問 題研究所	GIS + Excel等
土地利用	37.9% (65%,12%)	外部委託： 8割以上	自治体保有データ 住宅・土地統計調査	GIS + Excel等
都市交通	36.0% (62%,11%)	外部委託： 8割以上	自治体保有データ 国勢調査	Excel等
経済活動	31.1% (84%,11%)	外部委託： 9割以上	自治体保有データ 経済センサス、商業統 計	Excel等
地価	37.4% (54%,20%)	外部委託： 9割以上	国土数値情報	Excel等
健康・ 福祉	9.6% (12%,6%)	外部委託： 9割以上	国勢調査 自治体保有データ	GIS + Excel等
災害	16.5% (37%,3%)	外部委託： 9割以上	自治体保有データ 国勢調査	GIS等
財政	25.9% (70%,6%)	外部委託： 8割以上	自治体保有データ 国勢調査	Excel等

大項目※	主な分析内容	分析 主体	使用する 主なデータ	主な 分析方法
人口	世代別の社会増減数 地区別・年齢階級別社会増 減数 メッシュ世帯分布	外部 委託	国勢調査	GIS + Excel等
土地利用	農地転用状況 未利用宅地の分布状況	外部 委託	自治体保有 データ	GIS等
都市交通	地域別トリップ発生集中量 エリア別移動距離	外部 委託	PTデータ	Excel等
経済活動	中心市街地の歩行者通行量 製造業における事業所数及 び割合	外部 委託	自治体保有 データ 経済センサス	Excel等
地価	公示地価（用途区分別平均 値） マンション平均価格(m ² 単 価)の比較	外部 委託	国土数値情報 全国マンショ ン市場動向	GIS + Excel等
健康・ 福祉	高齢化率の将来分布	外部 委託	国勢調査 自治体保有 データ	GIS + Excel等
災害	用途地域と災害ハザードの 分布 生活利便性の高い地区と緊 急輸送道路の重ね合わせ	外部 委託	国土数値情報 自治体保有 データ	GIS等
財政	高齢者と扶助費の推移 市民税・固定資産税・都市 計画税の推移	外部 委託	自治体保有 データ 国勢調査	Excel等

※大項目の分類一覧は「参考（P11）」を参照ください。

立地適正化計画における目標・KPIに関する調査結果

設問Ⅱ-1(1) 立地適正化計画に設定した評価指標とまちづくり方針（ターゲット）、誘導施策（ストーリー）との関係性及び各評価指標の目標値（または中間値）の把握方法について

	まちづくり方針	関連する主な誘導施策	評価指標	使用するデータ、資料等	データの取得方法	算出方法	分析主体
人口	集まる・つながるまちづくり	居住誘導区域内への市営住宅の整備	居住誘導区域内の人口密度	住民基本台帳データ	所管課より	GIS等使用して算出	外部委託による分析
	多様かつ高次な都市機能を提供する中心拠点の形成	中心市街地活性化基本計画	中心市街地での施策による移住者数	所管課より提供	所管課より提供		外部委託による分析
	空家の流通・建て替え及び優良住宅の新築促進	スポンジ化対策	市街化区域内の人口密度	国勢調査	公表データの使用	GISを使用して算出	外部委託による分析
都市機能	駅周辺の拠点性の向上と各拠点の役割に応じた利便性の向上	県西部の中核となる広域劇な拠点形成	都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合	国土数値情報、届出台帳	所管課より借用	GIS、Excelを用いて算出	当課にて分析
	将来の暮らしを支える生活環境づくり	拠点における生活利便施設等の確保	生活利便施設(商業・医療)の徒歩圏人口カバー率の増加(単位:%)	iタウンページ、国勢調査、自治体保有データ等	担当課、HP等より取得	GISを使用	外部委託による分析
	安全で暮らしやすい居住環境の確保	都市機能の集約と駅機能の強化	住みやすさ満足の割合(まちづくりに関するアンケート調査)	市民アンケート調査	庁内資料		外部委託による分析
公共交通	街なかと居住地がつながったまちへ	公共交通ネットワークの維持・充実のための支援	基幹的公共交通沿線地域の人口密度	国勢調査	所管課より取得	GIS等を用いて算出	外部委託による分析
	多様な拠点とネットワークづくり	公共交通の利便性向上	公共交通の利用者数	公共交通機関の乗客数の推移	所管課より提供		外部委託による分析
	コンパクトプラス・ネットワークのまちづくり	公共交通の利用促進	自動車の交通手段分担率	PT調査	公表データを取得	データ確認	当課にて分析
防災	災害リスクの低い地域への居住・都市機能の誘導と市街地における防災安全性の強化	垂直避難を行える施設整備促進	居住誘導区域内の浸水区域内において、指定緊急避難場所または指定避難所の建設数	地域防災計画	所管課より提供(借用)	エクセルによる集計	当課にて分析
	安心して暮らしやすいまちづくり	ハザード区域の周知と定住促進(住替・建替)支援の拡充	浸水想定区域内の居住者数	住民基本台帳データ	所管課より提供	浸水想定区域内の居住者数	外部委託による分析
	住民を災害から守るまちづくり	防災機能の強化	災害対策に対する満足度	町民アンケート	町民向けアンケート回答結果による	Excel等により集計算出	外部委託による分析

設問Ⅱ-1(2) 評価指標の検討にあたって検討候補として挙げたものの計画書には設定(採用)しなかった評価指標と採用しなかった理由について

回答数：28都市

	不採用となった主な評価指標	不採用の主な理由
1	居住誘導区域内人口密度	居住誘導区域を極端に小さく設定しない限り、人口密度の将来推計では、現状維持でも難しいことが判明したため
2	市民の健康寿命	データの収集、取得が難しい
3	公共バス利用者数	路線が安定しないため(近々幹線道路(国道バイパス)の開通が予定)
4	中心市街地歩行者数	調査に費用がかかるため、こまめなデータ収集ができないため
5	総人口に占める就業人口割合	コロナ禍という外的要因により大きな数値変動が予測されるため
6	年間商品販売額	コロナ禍という外的要因により大きな数値変動が予測されるため
7	DID地区内の人口密度	国勢調査毎に地区面積が変化するため指標として不向きと判断
8	駅周辺の歩行者交通量	データの収集が難しい
9	都市機能誘導区域内の平均歩行数の増加	データの収集が難しい
10	都市機能誘導区域の人口密度	居住誘導区域の人口密度に含まれるため

設問Ⅱ-1(3) 評価指標を検討・設定した際に直面した課題について

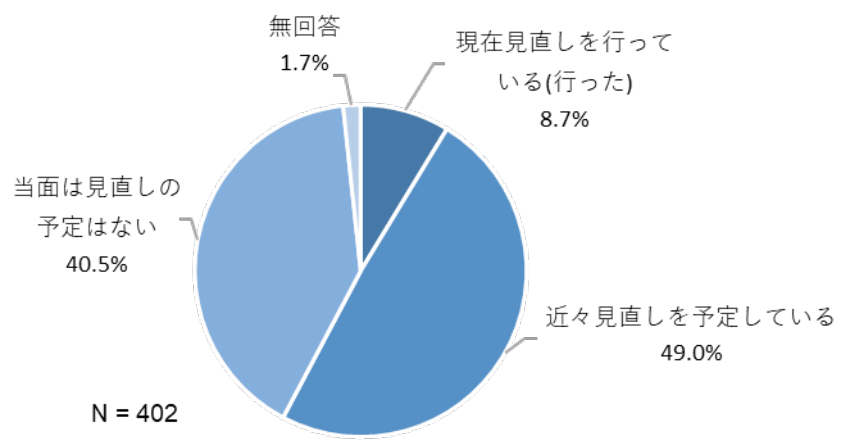
回答数：21都市

	主な課題
1	基本的に毎年補足しモニタリングできる指標の設定を基本としたため、国勢調査等に紐づく数値は採用しなかった。
2	設定基準の無い目標値の設定に苦労した
3	評価指標を確認するための新規予算がないことから、既存のデータを利用する必要があった。
4	少子高齢化により人口減少が進む中で、人口の指標を設定することはどうか。
5	住民基本台帳データにより、大字ごとの人口の算出は容易にできる。しかし、大字によっては、市街化区域と調整区域が混在している地区があったり、居住誘導区域と非居住誘導区域が混在している地区が存在するため、地区によっては手作業での算出が必要となるため、手間や時間を要する上、概算での数値となってしまう。
6	目標指標とするデータの取得が課題
7	居住誘導区域内人口の算定方法
8	防災指針に関する指標について、整備計画等が無い場合に定量的な目標を定めるのが困難だった
9	「目標値」と「期待される効果」の違いの説明に苦慮した。また、「期待される効果」の指標を定量化するのが困難であった。
10	<ul style="list-style-type: none"> 誘導区域内の人口密度の現状を維持しようとした場合、将来人口推計における全市民が居住誘導区域内に居住することとなってしまう、数値の設定に苦慮。 バスの利用者総数を数値目標としようとしたが、バスの路線、便数に変更になる可能性が大きく、1便あたりの利用者数とした。

立地適正化計画における目標・KPIに関する調査結果

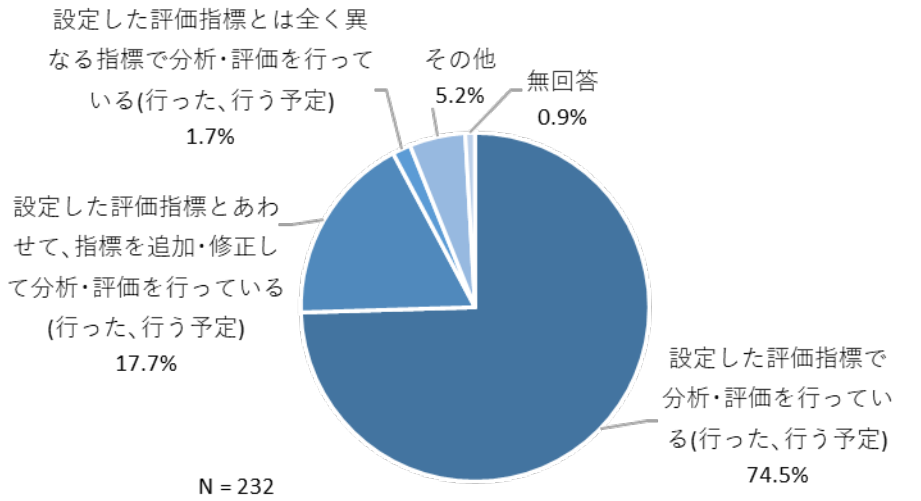
設問Ⅱ-2（1） 立地適正化計画の見直し状況について

✓ 約1割の自治体が現在見直しを行っており（または行った）、約半数の自治体が近々見直しを予定している。



設問Ⅱ-2（2） 計画の見直しを行う際に活用する（した）評価指標について

✓ 計画書に設定した評価指標で計画の見直しを行う自治体が7割以上、指標の追加等を検討している自治体が2割弱となっている。



設問Ⅱ-2（3） 計画の見直しの際、実際に追加した評価指標とその理由について

回答数：39都市

	主な追加・修正予定の指標	追加・修正予定の主な理由
都市機能	1 都市のスポンジ化（空き地空き家を含む）の状況・まちなか居住のニーズ・地価、路線価状況	具体的な居住誘導施策を検討するにあたり必要となるため。
	2 都市機能誘導施設の充足率	設定した評価指標だけでは評価するのが難しいと判断したため
	3 商店街の空き店舗活用数（新規起業数）空き家バンクによる成約戸数 などを検討中。	人口密度に関する評価指標が多いため、まちの活性化に関する指標の追加を検討しているところです。
公共交通	4 バス停カバー圏域（500m）人口割合の向上	設定した当時は市内全人口分のバス停カバー圏域（500m）人口だったが、指標を同じくしている「地域公共交通計画」において、居住誘導区域内におけるバス停カバー圏域（500m）人口に変更されたため。
	5 地域公共交通の年間利用者数	乗込調査を実施後にバス路線の再編をすることにしたため、策定段階での目標値の設定が困難であったため。
防災	6 防災に係る各種指標	防災指針の追加にあたり、防災に係る各種指標を追加・修正する必要があると考えるため。（具体的な指標については今後検討）
	7 防災指針に関する評価指標（施設耐震化率、ハザードマップ種別作成率、防災訓練参加者数、災害対応訓練実施回数）	防災指針を策定するため評価指標を追加した。
	8 防災関係の指標	防災指針を位置付けるため
	9 ハザードエリアに居住する人口	防災指針策定にあたり、現状、防災に関する指標が全くなく、新たに追加が必要になると考えているため
	10 災害リスクを踏まえた居住人口等	防災指針の追加によるもの

立地適正化計画における目標・KPIに関する調査結果

設問Ⅱ-2(4) 各誘導施策や事業が目標値達成のためにどのくらい寄与しているかを評価する方法について

回答数：5都市

評価方法・考え	
1	実施している施策及び事業における効果を指標に換算して推計
2	今後検討予定

※特になし：3都市

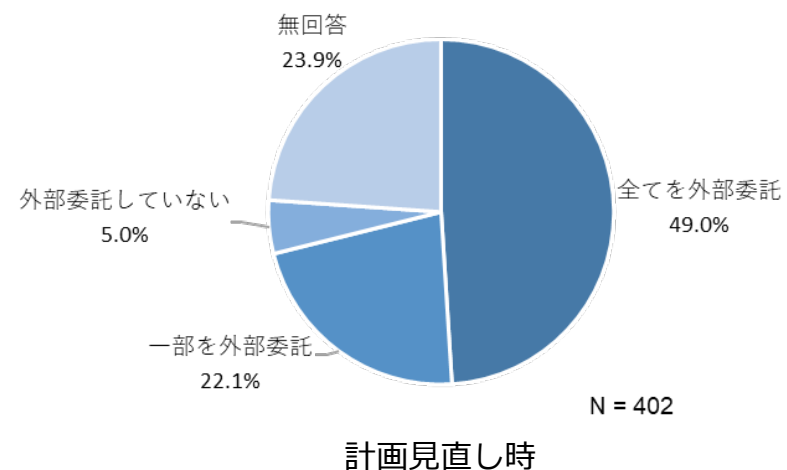
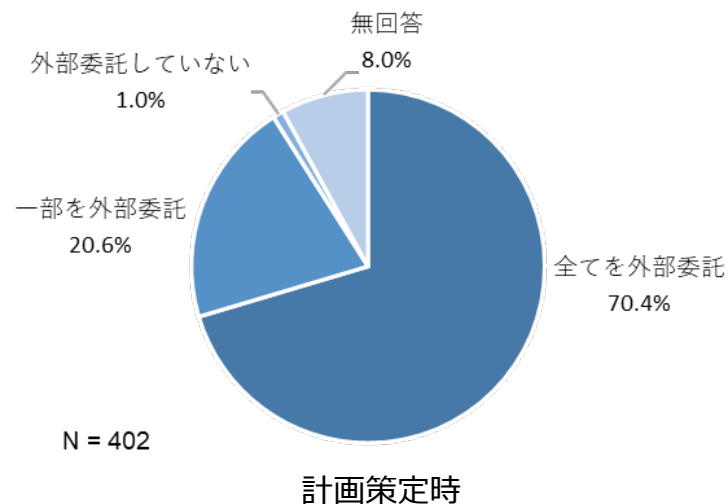
設問Ⅱ-2(6) 立地適正化計画で設定した評価指標とは別に、都市やまちづくりの進捗をモニタリングする(予定含む)場合の指標について、上位・関連計画との関係(設定状況)を踏まえた設定状況について

回答数：37都市

上位・関連計画における設定状況		主なモニタリング指標
1	総合計画	住み心地満足度
2		年間移住者数
3		災害に強いまちづくりができていると思う市民の割合
4	都市再生整備計画	中心市街地における公共施設・観光施設の利用者数
5		来訪者数
6		居住誘導区域内の居住人口
7	都市計画マスタープラン	公共施設建築物の耐震化率
8		都市計画道路整備率
9		緑地率
10	地域公共交通網形成計画	バスなどの公共交通の充実の市民満足度
11		公共交通等の年間乗客数
12	中心市街地活性化計画	空き地・空き店舗数

設問Ⅱ-2(5) 立地適正化計画の策定や計画の見直しにあたっての外部への委託状況(今後の予定含む)について

✓ 計画の策定にあたっては、「すべてを外部委託」している自治体が約7割、「一部を外部委託」している自治体が約2割、計画の見直しについても、約7割の自治体が外部委託を行っている。



立地適正化計画における目標・KPIに関する調査結果

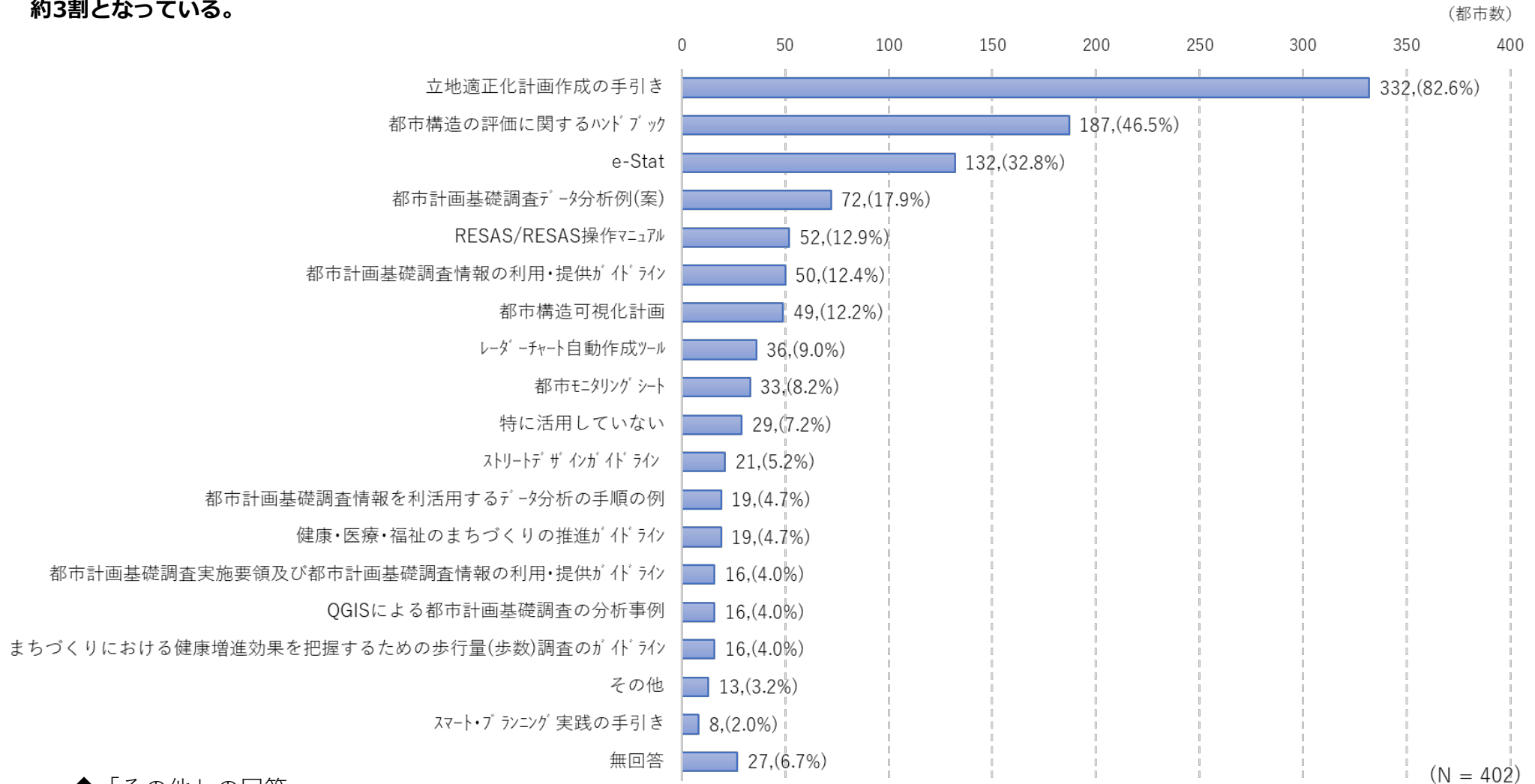
設問Ⅱ-3 立地適正化計画の策定や計画の見直しの際、検討段階から策定後の運用面において課題と感じていることについて

回答数：42都市

		主な意見
計画・制度について	1	立地適正化計画に定めた目標値のほか、届出制度による届出件数も、計画の効果等を示す一つの数値になるものと思っております。しかしながら、届出不要な案件（誘導区域内の行為）については、現行制度では十分な把握ができないため、誘導区域内外での行為の動向を比較することは困難です。立地適正化計画公表後の誘導区域内外での開発・建築動向の変化を把握できる手法やツール等があれば、御教示いただきたいと思います。
	2	本計画について、策定時から住民説明会や市公式ホームページ、広報紙など様々な広報媒体を活用し、市民への周知を図ってきたが、市民の認知度が低く、周知・認知の面で大変苦慮している状況である。
計画の見直しについて	3	計画の見直しにあたり、各誘導区域への誘導状況や、誘導施策の実施状況を把握し、計画がより効果的なものとなるような施策を拡充することが課題である。
	4	計画策定後の見直しをどのように行うべきか、また目標値に達成しない場合の措置をどうするか立地適正化計画自体が緩やかに誘導する性質があることから見直しをどのように行うかが難しい。
誘導施策・区域について	5	直接的な誘導施策（固定資産税等市税の減免や誘導区域の外から中への移転補助など個人資産にプラスとなる施策）を展開することが難しい。
	6	財政的な制約もあり、居住誘導区域・都市機能誘導区域ともに、効果的な誘導施策が定まっていない。
評価指標について	7	指標として設定した、人口密度や地価といったアウトカムの指標に対し、計画の貢献度が図りにくい。指標の動向（変化）に対する施策の貢献度を図る物差しが必要。
	8	目標値の設定について、外部委託しなくても容易に把握できる数値にした方がよい。
防災指針について	9	災害レッドゾーンの土地の所有と維持・管理の在り方
	10	居住誘導区域を含む市街地の多くが、L2の想定浸水深を用いると5.0mから10.0m未満の浸水想定区域に該当するとともに家屋倒壊等氾濫想定区域にも該当する。しかしながら、用途地域やDID、公共交通の利便性などを考慮すると、居住誘導区域の大きな見直しは難しい状況である。人命最優先に考えることになるが、住民の数に対し避難場所となる公民館等の収容人数が不足することや、そもそも10mを超える建物がほとんどない状況で、今後どのように防災指針の作成を進めるかが課題である。
財政・人材について	11	何らかの居住誘導施策を進めていかなければならないと考えているが、財源不足もあり市独自の税優遇系の対策は難しい。
	12	評価指標の把握について、外部委託により指標を設定・分析しているため、職員による数値の算出が技術的に困難となっている。
庁内体制・連携について	13	まちづくりは都市計画部門だけでは進められないため他部署との連携が必要だと感じているが、組織体制を含めてうまく稼働できていない。
	14	庁内連携がうまくいかず、有効な施策の実施ができていない。

設問Ⅲ-1 まちづくりの計画や政策立案、まちづくりの進捗管理などにおいて活用しているドキュメントやツールの活用状況について

✓ 「立地適正化計画作成の手引き」が8割以上の都市で活用されており、次いで「都市構造の評価に関するハンドブック」が4割強、e-Statが約3割となっている。



◆ 「その他」の回答

- ・ アクセシビリティ指標活用の手引き
- ・ 「東北発コンパクトシティ」実現に向けた「立地適正化計画」検討にかかる事例集
- ・ 水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン
- ・ バスサービスハンドブック (大田原市)

立地適正化計画における目標・KPIに関する調査結果

設問Ⅲ-1 まちづくりの計画や政策立案、まちづくりの進捗管理などにおいて活用しているドキュメントやツールの改善点・要望について

		主な要望・改善点
都市構造の評価に関する ハンドブック	1	データの時点更新、指標例の追加
	2	都市規模別平均値の人口規模を細分化と10万人以下の平均値の充実をしてほしい。
立地適正化計画作成の 手引き	3	分析から施策、KPIまでを関連付けた具体例を増やしてほしい
	4	実務を行う市町村における具体的な居住誘導施策の手法や国の支援をできれば分かりやすく紹介して頂きたい（誘導区域内で建築する民間事業者に誘導区域内で建築するメリットを説明し、誘導区域内で建築する意欲を持たせるため）
	5	各支援制度の詳細な使用方法が分からず、計画に記載するのに苦慮している。
	6	新規制度などの活用に向けた具体的な記載例の掲示
	7	情報量（先進事例など）が多く大変役に立っている
都市モニタリングシート	8	人口10万人以下の都市が一括りになっているため、偏差値として有効ではないと思ったため、もう少し都市規模を細分化して欲しい。
レーダーチャート 自動作成ツール	9	他都市との現状比較には活用できるが、将来指標についてはの活用には工夫が必要
RESAS/ RESAS操作マニュアル	10	総合戦略策定の際に利用していたが、人流データ等サンプル数が少なく、信頼性に不安があったため、活用していない。
都市構造可視化計画	11	3Dマウスがないと操作性が悪いところが厳しい。高齢化率をメッシュで見る際に有用だった。
	12	地方自治体はGoogleEarthのインストールさえ難しいです。web版地理院地図での利用を前提としてください。
	13	i-都市交流会議にも参加した。グーグルアースが全都市で3D表現されることを望む。見える化の多方面への活用するためのデータ構築が分かりやすくなれば。
	14	データ容量が大きいため、フリーズすることがしばしばあった。（庁内のセキュリティー上、致し方ないところだと思います。）

【参考】「設問Ⅰ」における大項目の分類

大項目	小項目
人口	人口集中地区の区域(区域の変遷等) 人口、及び人口集中地区の人口密度の推移 メッシュ人口増減の推移 メッシュ高齢者人口増減の推移 総人口、年齢層別人口の推移 現況の人口分布 人口が減少した場合(人口密度低下の見通し) メッシュ人口増減の推計(現況～将来) 現況の人口分布(高齢者数) 人口が減少した場合(高齢者数)(人口密度低下の見通し) メッシュ高齢者人口増減の推計(現況～将来) 地域別メッシュ人口増減の推計
土地利用	都市的土地利用の拡がり(推移) 開発許可面積の推移 開発許可の状況 空家の分布と世帯数増減状況の重ね合わせ 一戸建住宅の新規着工戸数の推移 空家数と空家率の推移 中心市街地における空地の発生状況
都市交通	路線バス利用者数の推移 路線バスの赤字補助額の推移 交通手段分担率の推移 公共交通の利便性に基づく地域区分マップ、人口密度の推移 公共交通路線及び人口密度の重ね合わせマップ(現況) 公共交通路線及び人口密度の重ね合わせマップ(将来)

小項目：「立地適正化計画作成の手引き」参考資料(p.220～)「都市が抱える課題の分析」における分析例

大項目	小項目
経済活動	事業所数の変化 売場面積規模別の事業所数の推移 小売販売額の推移 小売業売場面積の推移 都市機能アクセス利便性マップ アクセス困難人口比率 医療・福祉・商業施設の立地マップ(現状) 医療・福祉・商業施設の立地マップ(将来) 施設500m圏域における人口密度の推移 公共交通の利便性に基づく地域区分別施設の立地数
地価	区域別の地価の推移 中心市街地における地価の減少動向
健康・福祉	高齢者数増減メッシュと公共交通路線の重ね合わせマップ 公共交通の利便性に基づく地域区分、公共交通空白地域の高齢者人口 高齢化率メッシュと公共交通路線の重ね合わせマップ(現況) 高齢者数増減メッシュと通所介護施設の重ね合わせマップ(将来) 高齢者の通所介護圏域内外人口 高齢化率メッシュと通所介護施設の重ね合わせマップ(現況) 高齢化率メッシュと通所介護施設の重ね合わせマップ(将来)
災害	各種ハザード区域とDIDの広がり 防災危険箇所と人口増減分布との関係 火災の危険箇所とDIDの広がり 高齢者数増減メッシュと各種ハザード区域の重ね合わせマップ
財政	都市区域ごとの人口、面積、固定資産税+都市計画税の比率 用途地域内外の路線価、標準宅地価格の実態 歳入・歳出の内訳 公共施設の築年別建築数の推移 将来更新費用推計