



第9章 計画の推進

- 9.1 計画の推進に向けて
- 9.2 目標値等の設定の考え方
- 9.3 評価指標及び目標値
- 9.4 目標値の達成により期待される効果

9.1 計画の推進に向けて

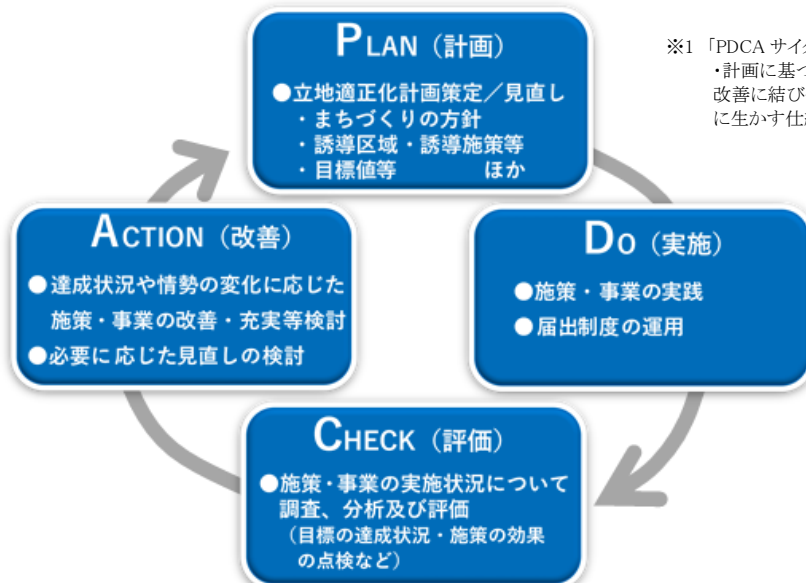
(1) 計画の評価等に関する基本的な考え方

- 計画を作成した場合においては、おおむね5年ごと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、計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討すべきとされ、加えて、その結果などを踏まえ、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本計画や関連する都市計画の見直し等を行うべきとされています。
- また、この際、計画の必要性や妥当性を市民等の関係者に客観的かつ定量的に提示する観点からも、立地適正化計画に基づき実施される施策の有効性を評価するための指標及びその目標値を設定するとともに、目標値が達成された際に施策を通して期待される効果についても定量化するなどの検討を行うことが望ましいとされています。

資料：都市計画運用指針(国土交通省)より作成

(2) 本市における計画の評価等の考え方

- 本市を取り巻く社会情勢が刻々と変化している中、本計画がその時々的情勢に応じた適切な計画となっているか否か等について、PDCAサイクル^{※1}の考え方に基づき、おおむね5年ごとに、計画に記載する施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、計画の進捗状況を精査・検討していきます。
- また、評価に当たっては、次節で設定する評価指標や目標値、期待される効果等を総合的に分析・評価し、その時点における人口動態等の都市の状況を適切に把握するとともに、その結果を踏まえて施策等の改善・充実等について検討を行い、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- このほか、都市計画マスタープランの見直し(改定)や法令の改正、総合計画等の上位計画の改定などとの整合を図る必要が生じた場合において、計画の見直しを行います。



※1 「PDCA サイクル」とは
・計画に基づき施策を実施し、それを評価して改善に結び付け、その結果をさらに次の計画に生かす仕組み。

図 9-1 「PDCAサイクル」の概念

(3) 多様な主体の協働による計画の推進

本計画は、従来のように行政が主体となり、具体的なルールや制限を設定して都市を計画的に導くものではなく、住民との協働を通じて望ましい都市の姿を実現していくものであり、市民との協働が必要不可欠となります。

協働のまちづくりの基本的考え方

本計画では、以下のとおり、行政(市)と市民^{※1}が一体となって協働のまちづくりを進めます。

<行政>

本計画の実効性を高めるためには、計画内容を広く市民に周知し続けることが必須です。その過程では、情報をわかりやすく発信することに特に注力し、市民が理解しやすい形での提供に努めます。また、地域別の人口動態や土地利用状況、交通状況等の関連データを体系的に収集し、定期的な調査、分析及び評価を行うことで、計画の適切な進行を確保します。

※1 「小樽市自治基本条例」に規定する「市内に住所を有する者並びに市内において働く者、学ぶ者、事業活動を行う者(事業者)及び活動する団体」

<市民(住民・事業者等)>

居住地の選択の自由を尊重しつつ、人口減少下において持続可能で安心・快適な暮らしを確保するためには、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の実現が必要です。市民は、これを目指すための本計画について関心を持ち、それぞれの可能な範囲において、情報を入手するなど理解を深め、計画の推進に協力するよう努めることが重要です。

本計画が目指すまちづくりの実現のための役割分担

本計画では、「居住」「都市機能」「交通ネットワーク」「防災」の4つの視点から、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の実現を目指しています。本計画における市民・行政の主な役割は以下のとおりです。

●行政の主な役割について

①「居住」の視点

生活利便性が一定程度高い住宅地・商業地、自然豊かなゆとりのある地域など、それぞれの特性に応じた住みよい環境づくりを進め、多様なライフスタイルを選択可能とする一方、長期的な視点で将来を見据え、目指す都市構造の実現が図られるよう、ゆるやかに無理のない形で、各種施策を通して居住誘導区域内の質・魅力を高めながら居住等を維持・誘導し、市全体としてバランスの取れた持続可能な発展を図ります。

②「都市機能」の視点

拠点や将来の都市機能誘導区域の果たすべき役割を考慮し、ゆるやかに無理のない形で、公共施設の整備や民間投資の促進など、各種施策を通して区域内等の質・魅力を高めながら、各区域の特性等に応じた必要な機能の維持等を図ります。

③「交通ネットワーク」の視点

公共交通の利用促進を図る施策など、効率的で利用しやすい公共交通システムの構築と維持に努めます。将来的には、交通需要の変化に応じた柔軟な対応や、新たな交通手段の導入を行うことにより、利便性の確保を始め、交通渋滞の緩和や環境負荷低減に寄与するとともに、拠点間の移動を確保し、持続可能な交通ネットワークの構築を目指します。

④「防災」の視点

人口減少や少子高齢化が進む中、かけがえのない市民の生命・財産を守るため、届出制度の運用をはじめ、災害が発生するおそれのある区域などの積極的な情報提供や避難場所の整備等、道路や河川などの適切な維持管理や整備を推進するなど、「防災指針」に基づく防災・減災対策に努めます。

●市民の主な役割について

①「居住」の視点

自身のライフステージに応じ、無理のない範囲において、適切な居住環境の選択を検討していただくことが大切です。特に居住誘導区域外に居住されている方については、計画を踏まえ、区域内への住み替えが期待されます。また、空き家や空き地等を所有されている方については、周囲の環境に対する影響を最小限に抑えるための適切な管理や利活用の推進に協力していただくことが大切です。

②「都市機能」の視点

地域内の生活サービス施設などの身近な都市機能施設を日頃から利用するよう心掛けるなど、可能な範囲において、地域における生活利便性の維持に協力していただくことが大切です。例えば、地元のイベントなどに参加することが考えられます。

③「交通ネットワーク」の視点

無理のない範囲で自動車利用を控えるなど、公共交通機関の利用を心掛け、地域公共交通の維持に協力していただくことが大切です。

例えば、通勤や通学の際に公共交通機関を利用することが考えられ、交通渋滞の緩和や環境負荷低減にも貢献することが期待されます。

④「防災」の視点

日頃から、災害が発生するおそれのある場所や避難場所などを「防災指針」やハザードマップ等で把握するとともに、可能な限り災害が発生するおそれのある区域に新たに住宅等を建築しないよう努めること、また、すでに居住されている方は、日頃から災害への備えを怠らず、ライフステージの変化に応じ、災害の発生のおそれのない区域への移転を検討していただくことが大切です。

9.2 目標値等の設定の考え方

(1) 目標値等の設定に関する基本的な考え方

- 目標値等の設定に当たっては、基本的な施策の有効性を評価するための指標及びその目標値として、居住誘導区域内の人口密度等を積極的に位置付けるべきとされ、地価や人の集まり具合など、住民が実感しやすい目標についても設定することが有効とされています。
- また、実態にそぐわない高い水準の目標値とならないよう、客観的なデータに基づき合理的な目標値を設定することが重要とされています。

資料：都市計画運用指針（国土交通省）より作成

(2) 本市における目標値等の設定の考え方

- 本計画では、前述の誘導施策の重点目標及び防災指針の基本方針の達成に向け、計画に記載する施策・事業の有効性を評価するため、居住・都市機能・交通ネットワーク・防災の4つの視点で「評価指標」と「目標値」を設定するとともに、取組目標が、期待する効果の達成につながっているかを評価するため「効果指標」を設定し、その効果を確認します。

<補足>

評価指標とは

計画で定める施策や事業の進捗や達成度を定量的に測定するための基準をいいます。

このことから、この基準が目標に達していなければ、主に、計画の進捗を進めるための取組を追加的に行う必要性が把握でき、時期を失うことなく対策を行うことが可能となります。

効果指標とは

まちづくりの方針（「持続可能で効率的なまちづくり」）が各施策によって確実に進展しているかを定量的に測定するための指標です。

このことから、進展に課題がある場合には、現在の施策の適切性や新たな施策の必要性を検討することができます。これにより、方針実現に向けたアプローチを見直し、時期を失うことなく対策を行うことが可能となります。

- また、立地適正化計画は、長期的な時間軸の中で実施される性格上、施策や事業の成果は様々な形で現れるものと考えられることから「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）※1」に示された手法や、総合計画や関連計画における指標の推移なども参考にしながら、PDCAサイクルの中で、柔軟かつ総合的に評価することとします。

※1 各都市におけるコンパクトなまちづくりを支援する参考図書として都市構造のコンパクトさを評価する手法を国土交通省が取りまとめたもの。

- 前述の考え方を踏まえ、誘導施策の3つの重点目標及び防災指針の基本方針に対応する「評価指標」と、取組目標(重点目標含む)に対応する「効果指標」を以下のとおり設定します。各指標等について、次ページ以降に詳述します。



図 9-2 評価指標と期待される効果(効果指標)の体系

9.3 評価指標及び目標値

- 各評価指標に対応する計画期間内あるいは長期的な見通しとして達成すべき目標値を以下のとおり設定します。各評価指標・目標値について、次ページ以降に詳述します。

表 9-1 評価指標及び定量的な目標値(総括)

視点	評価指標	令和 2 年 (2020 年)	目標年 令和 21 年(2039 年)		備考
		基準値	将来見通し (現状趨勢)	目標値	
居住	① 居住誘導区域(都市型居住推奨区域)内の人口密度	49.6 人/ha	33.7 人/ha	40 人/ha 以上	
	居住誘導区域(戸建居住推奨区域)内の人口密度	38.4 人/ha	26.8 人/ha	【参考値】 おおむね 30 人/ha	低層戸建住宅を主体とした閑静なまちなみにふさわしい住環境を確保することを目標として、参考値(人口密度おおむね30人/ha)を設定
都市機能	② 都市機能誘導区域(法定)内の高次都市機能施設(誘導施設)の機能数	31 機能 ※基準年 令和 6 (2024)年	人口減少等により、機能数減少のおそれ	31 機能 以上	
交通ネットワーク	③ 居住誘導区域内の基幹的公共交通軸等徒歩圏エリアカバー率	94.3% ※基準年 令和 6 (2024)年	利用者の減少等による路線数の減少により、エリアカバー率が低下するおそれ	94.3% 以上	
防災	④ 市街化区域内の防災上危険性が懸念される区域に居住する人口割合	10.0%	9.8%	9.8% 未滿	

(1) 居住に関する評価指標及び目標値

評価指標① 居住誘導区域内の人口密度

日常生活に必要な生活サービス施設は、その周辺の居住者等が利用することによって経営が成立しています。

こうした生活に必要な都市機能施設が将来にわたって持続的に確保されるためには、その施設周辺に住んでいる人の混み具合(人口密度)が重要になります。また人の混み具合は、その地域の住みやすさや、質・魅力にも大きく関係するとともに、コミュニティの維持や良好な住環境の形成にも影響します。

このことから、居住に関する評価指標を、「人口密度」とし、都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域である都市型居住推奨区域(以下「都市型居住推奨区域(法定)」という。)において目標を設定し、生活サービス施設の維持に必要とされている人口密度(40人/ha 以上)^{※1}が確保されているかを確認します。

なお、同じく居住誘導区域である戸建居住推奨区域(以下「戸建居住推奨区域(法定)」という。)については、低層戸建住宅を主体とした閑静なまちなみにふさわしい住環境を確保することを目標として、参考値(人口密度おおむね30人/ha)を設定します。

※1 生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準(40人/ha)が一つの参考とされています。(資料:立地適正化計画作成の手引き(国土交通省))

【参考】都市計画運用指針及び都市計画法施行規則(1969年建設省令第49号)

住宅用地全域の将来人口密度は、都市計画法施行規則(1969年建設省令第49号)に定める既成市街地の人口密度の基準である1ha 当たり 40 人を下回らないこととすべきである

表 9-2 居住誘導区域内の人口密度の目標値等

評価指標 (居住)	令和2年 (2020年)	目標年 令和21年(2039年)		令和42年 (2060年)	備考
	基準値 ^{※2}	将来見通し ^{※3} (現状趨勢)	目標値	40年後の将来を見据えた参考値 ^{※4}	
居住誘導区域(都市型居住推奨区域)内の人口密度	49.6人/ha	33.7人/ha	40人/ha以上	40人/ha以上 (35人/ha ^{※5})	
居住誘導区域(戸建居住推奨区域)内の人口密度	38.4人/ha	26.8人/ha	【参考値】 おおむね 30人/ha	おおむね 30人/ha (20人/ha ^{※5})	

※2 令和2年国勢調査値を用いた国立社会保障・人口問題研究所(以降「社人研」という。)の推計値(令和5年)を基に、「将来人口・世帯予測ツール V3(国土交通省・国土技術政策総合研究所)」により算出したメッシュ人口に基づく令和2年人口密度

※3 追加的な対策を見込まず(何もせず)現状のまま推移した場合の令和21年推計人口密度(「将来人口・世帯予測ツール V3」により算出した令和17年及び令和22年将来推計メッシュ人口を基に直線補完により算出)

※4 小樽市人口ビジョン(令和2年改訂版)における市独自推計人口(将来展望人口)である「2060年に49,758人」が実現した場合、居住誘導区域内への人口配分を検討した結果、令和21年目標と同じ「都市型居住推奨区域40人/ha」、「戸建居住推奨区域30人/ha」を維持することが可能であることが検証されたため、長期的な目標の参考値として掲載した。

※5 ()内数値は、2060年の人口を、社人研推計準拠人口(41,886人)^{※6}とした場合、居住誘導区域外の人口が一定程度確保された中で、誘導により現実的に維持可能な居住誘導区域内の人口密度を示しており、これについても長期的な目標の参考値として掲載した。

※6 内閣府地方創生推進室提供の「人口動向分析・将来人口推計のための基礎データ及びワークシート(令和6年6月版)」により推計した行政区域内人口

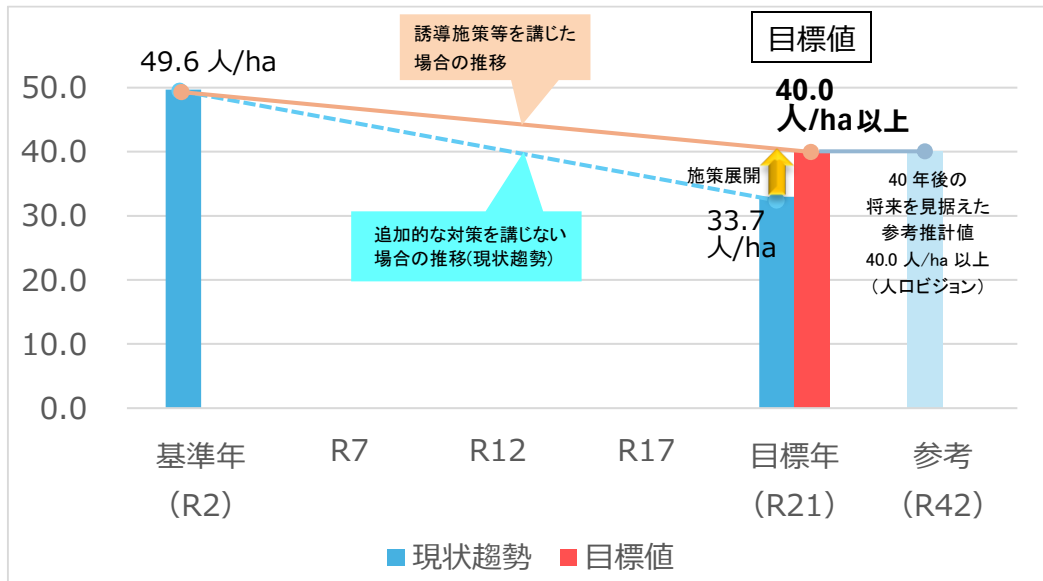


図 9-3 居住誘導区域(都市型居住推奨区域)内の人口密度に関する目標等

(2) 都市機能に関する評価指標及び目標値

評価指標② 都市機能誘導区域内の高次都市機能施設(誘導施設)の機能数

市民が安心して快適な暮らしを送るためには、多くの市民が利用する市役所、図書館等の公共施設や総合病院等の高次都市機能施設がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が徒歩や公共交通などにより容易に利用できる環境を整える必要があり、その機能が将来にわたって持続的に確保されることが重要です。

このことから、都市機能に関する評価指標を、「高次都市機能施設(誘導施設)の機能数」とし、都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域である中核都市機能誘導区域、準中核都市機能誘導及び広域連携交流都市機能誘導区域において目標を設定し、基準値の31機能以上が確保されているか確認します。

機能の数は、複数の施設機能が1つ建物(施設)に複合化されている場合は、「1」ではなく、複合している各々の施設機能(種類)の数で算定するものとします。

表 9-3 都市機能誘導区域内の高次都市機能施設(誘導施設)の機能数の目標値

評価指標 (都市機能)	令和6年 (2024年)	目標年 令和21年(2039年)		備考
	基準値	将来見通し (現状趨勢)	目標値	
以下の区域内の高次都市機能施設(誘導施設)の機能数 ・中核都市機能誘導区域 ・広域連携交流都市機能誘導区域 ・準中核都市機能誘導区域	31 ^{※1} 機能	人口減少等により 機能数減少のおそれ	31 機能 以上	

※1 数値根拠は次頁の表参照

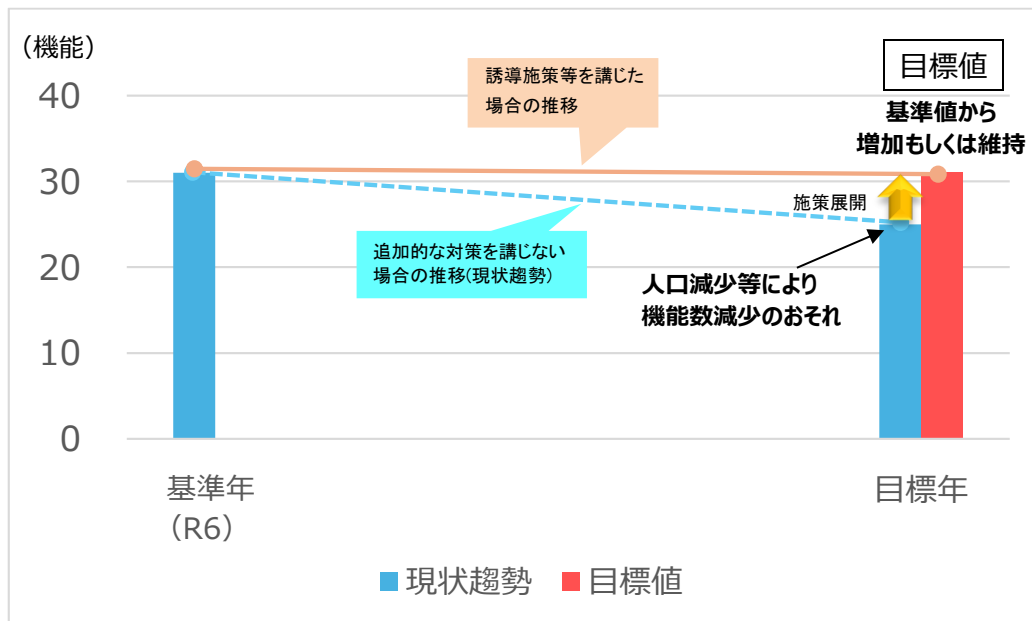


図 9-4 都市機能誘導区域内の高次都市機能施設(誘導施設)の機能数に関する目標

表 9-4 都市機能誘導区域内の高次都市機能施設(誘導施設)の機能数

評価指標	基準値 <令和6年(2024年)現在>			備考	
	誘導施設(機能)数		割合[%] (参考)		
	総数 (参考)	うち都市機能誘導 区域(法定)内			
機能 種 別	商業	(2)	2	(100.0)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①長崎屋小樽店(大規模集客施設) ②ウイングベイ小樽(大規模集客施設)
	医療	(7)	6	(85.7)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①北海道済生会小樽病院(二次救急医療施設) ②小樽市立病院(二次救急医療施設) ③小樽中央病院(二次救急医療施設) ④島田脳神経外科(二次救急医療施設) ⑤小樽掖済会病院(二次救急医療施設) ⑥小樽市夜間急病センター(初期救急医療施設) <誘導施設(法定区域外・既存)> ※総数に含む。 ・札幌病院(二次救急医療施設)
	子育て	(1)	1	(100.0)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①小樽市こども家庭センター「にこにこ」 (こども家庭センター)
	保健・福祉	(3)	3	(100.0)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①小樽市保健所(保健所) ②小樽市総合福祉センター(総合福祉センター) ③小樽市身体障害者福祉センター (身体障害者支援センター)
	教育・文化 ・交流	(13)	13	(100.0)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①小樽市民会館(文化ホール) ②小樽市民センター(文化ホール) ③小樽市公会堂(文化ホール) ④いなきたコミュニティセンター (コミュニティセンター等) ⑤銭函市民センター(コミュニティセンター等) ⑥小樽市勤労女性センター(勤労センター) ⑦小樽市勤労青少年ホーム(勤労センター) ⑧市立小樽図書館(図書館) ⑨小樽市総合博物館・運河館(博物館) ⑩市立小樽美術館(美術館等) ⑪市立小樽文学館(美術館等) ⑫小樽市生涯学習プラザ(生涯学習施設) ⑬国際インフォメーションセンター(観光交流施設) <誘導施設(法定区域内・誘導)> ※総数含まない。 ・新総合体育館内(仮称)地域づくり交流施設 (観光交流施設) ・新小樽(仮称)駅駅舎内・観光交流施設(観光交流施設)
	行政	(1)	1	(100.0)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①小樽市役所本庁舎(行政施設)
	交通	(8)	5	(62.5)	<誘導施設(法定区域内・既存)> ①JR小樽駅、②JR南小樽駅、③JR小樽築港駅 ④JR銭函駅(鉄道駅) ⑤小樽駅前バスターミナル(ターミナル) <誘導施設(法定区域外・既存)> ※総数に含む。 ・JR朝里駅(鉄道駅) ・JR塩谷駅(鉄道駅)※並行在来線 ・JR蘭島駅(鉄道駅)※並行在来線 <誘導施設(法定区域内・誘導)> ※総数に含まない。 ・小樽港第3号ふ頭観光船ターミナル(ターミナル) ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅(鉄道駅)
	合計	(35)	31	(88.6%)	

(3) 交通ネットワークに関する評価指標及び目標値

評価指標③ 基幹的公共交通軸等の徒歩圏エリアカバー率

持続可能で効率的なまちづくりを実現するためには、拠点間の移動を支え、徒歩等で比較的容易にアクセス可能な一定のサービス水準を有する交通ネットワーク(基幹的公共交通軸等^{※1})が将来にわたって持続的に確保されることが重要です。

このことから、交通ネットワークに関する評価指標を、基幹的公共交通軸等の確保を前提に、居住誘導区域内(都市型居住推奨区域及び戸建居住推奨区域)における「基幹的公共交通軸等の徒歩圏^{※2} エリアカバー率」として目標値を設定し、地域公共交通網形成計画に基づく施策等を展開することにより、基準値の94.3%以上が確保されているか確認します。

※1 基幹的公共交通軸等：基幹的公共交通軸と準基幹的公共交通軸

※2 徒歩圏：基幹的公共交通軸(バス路線等)の中心から300m 幅JR駅周辺は駅から半径800m以内とします。

表 9-5 基幹的公共交通軸等の徒歩圏エリアカバー率

評価指標 (交通ネットワーク)	令和6年 (2024年)	目標年 令和21年(2039年)		備考
	基準値	将来見通し (現状趨勢)	目標値	
居住誘導区域内の基幹的公共交通軸等徒歩圏エリアカバー率	94.3%	利用者の減少等による路線数の減少により、エリアカバー率が低下するおそれ	94.3% 以上	

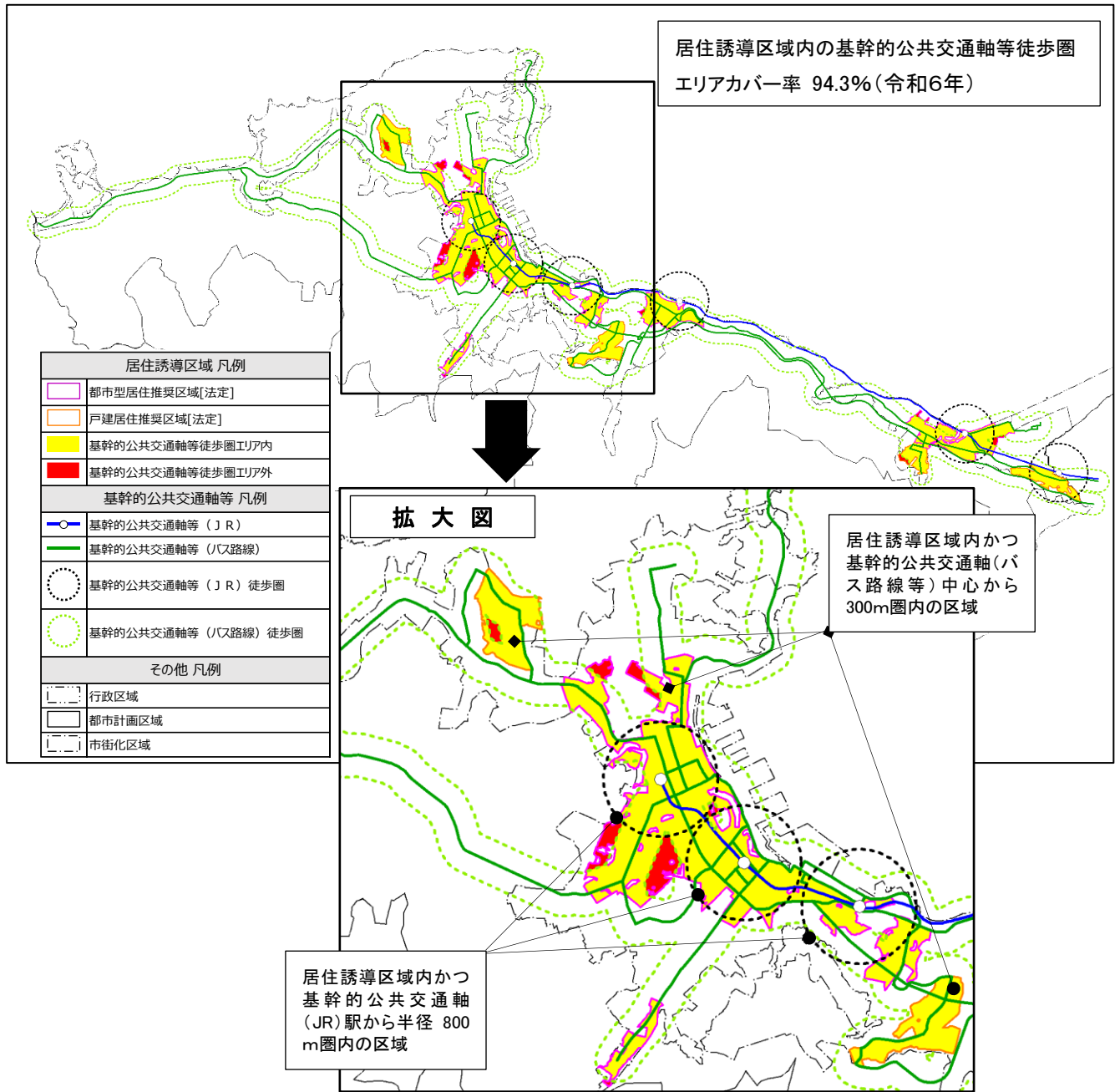


図 【参考】基幹的公共交通軸等徒歩圏エリア(令和6年現在)

(4) 防災に関する評価指標及び目標値

評価指標④市街化区域内の防災上危険性が懸念される区域^{※1}に居住する人口割合

起伏に富んだ地形的な特性から、既成市街地内にも土砂災害警戒区域等の災害の発生のおそれのある区域が広く分布しており、安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくりを進めるためには、こうした区域からの移転促進、新たな住宅等の立地を抑制していく必要があります。

このことから、防災に関する評価指標を、「防災上危険性が懸念される区域に居住する人口割合」とし、市街化区域内において目標を設定し、届出制度の運用など、防災指針に基づく施策等を展開することにより、基準値の9.8%未満が確保されているか確認します。

表 9-6 防災上危険性が懸念される区域に居住する人口割合の目標値

評価指標 (防災)	令和2年 (2020年)	目標年 令和21年(2039年)		備考
	基準値 ^{※2}	将来見通し ^{※3} (現状趨勢)	目標値	
市街化区域内の防災上危険性が懸念される区域に居住する人口割合	10.0%	9.8%	9.8% 未満	

※1 土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域及び急傾斜地崩壊危険区域

※2 令和2年国勢調査値を用いた社人研の推計値(令和5年)を基に、「将来人口・世帯予測ツールV3」を用いて100mメッシュに配分した令和2年実績メッシュ人口に基づく人口割合

※3 追加的な対策を見込まず(何もせず)現状のまま推移した場合の令和21年推計人口割合
(同上予測ツールにより算出した令和17年及び令和22年将来推計メッシュ人口を基に直線補完により算出)

9.4 目標値の達成により期待される効果

(1) 期待される効果の考え方

- コンパクト・プラス・ネットワークの施策効果を住民にわかりやすく示す観点から、地価や人の集まり具合に関する指標など、住民が実感できる指標を選定し、効果を測定します。

(2) 期待される効果を表す指標

<効果1> 居住・都市機能の質・魅力や利便性の向上

効果指標① 計画区域内の土地価格

居住・都市機能・交通ネットワークの3つの視点での取組を推進することにより、都市再生特別措置法に基づく誘導区域内における居住や都市機能の質・魅力、利便性が向上し、事業用地の更新や住宅の建て替えなどの土地活用が促進され、その結果、都市全体としての土地価格の底上げ効果^{※1}が期待されます。

このことから、土地価格を効果指標としますが、土地価格はその時々々の社会経済情勢によっても変動するものと考えられることから、評価時点と直近5年前の土地価格(地価公示^{※2}の平均価格)の差から変化率を算出し、同等程度又は上昇しているか確認します。

また併せて、道内の同規模程度都市の平均土地価格(5~15万人の9都市^{※3}、以下「道内平均」という。)の変化率と比較し、総合的に効果を確認します。

土地価格の変化率の算出方法は以下のとおりとし、参考として、市内の住宅地及び商業地の平成27年(直近5年前)から令和2年(評価時点)の変化率を算出した結果、令和2年時点では5年前と比較して共に価格が上昇し、道内平均との比較では、住宅地の変化率は同等程度、商業地は道内平均を大きく上回っています。

※1 「コンパクトシティをめぐる誤解(資料:国土交通省)」では、立地適正化計画は、誘導策による中長期的な取組であり、急激な地価変動は見込まれず、まちなかの地価の維持・上昇に加え、都市全体の地価水準の底上げ等の波及効果が期待されるとしています。

※2 地価公示法に基づき、国土交通省土地鑑定委員会が、適正な地価の形成に寄与するために、毎年1月1日時点における標準地の正常な価格を3月に公示(公表)したものを。

※3 北海道内の人口 5~15 万人(令和 2 年国勢調査時点)の江別市、北見市、千歳市、室蘭市、岩見沢市、恵庭市、北広島市、石狩市、小樽市を含む 9 都市

【土地価格の変化率の算出方法等】

$$\text{変化率} = \frac{\text{評価時点 土地価格(平均)} - \text{5年前 土地価格(平均)}}{\text{5年前 土地価格(平均)}} \times 100$$

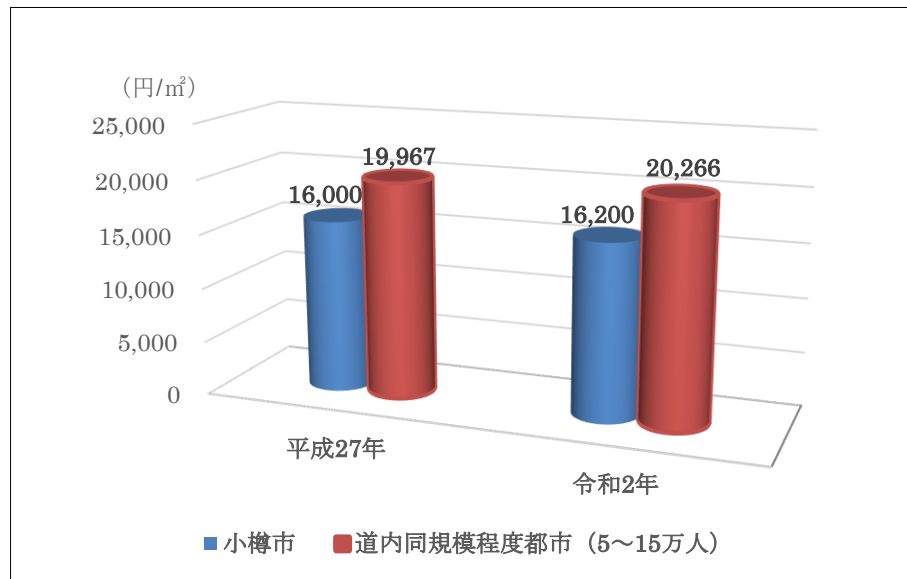
【参考】土地価格の変化率(平成27年から令和2年)

●住宅地の変化率

小樽市 +1.3%上昇[^] ≒ +1.5%上昇[^] 道内平均

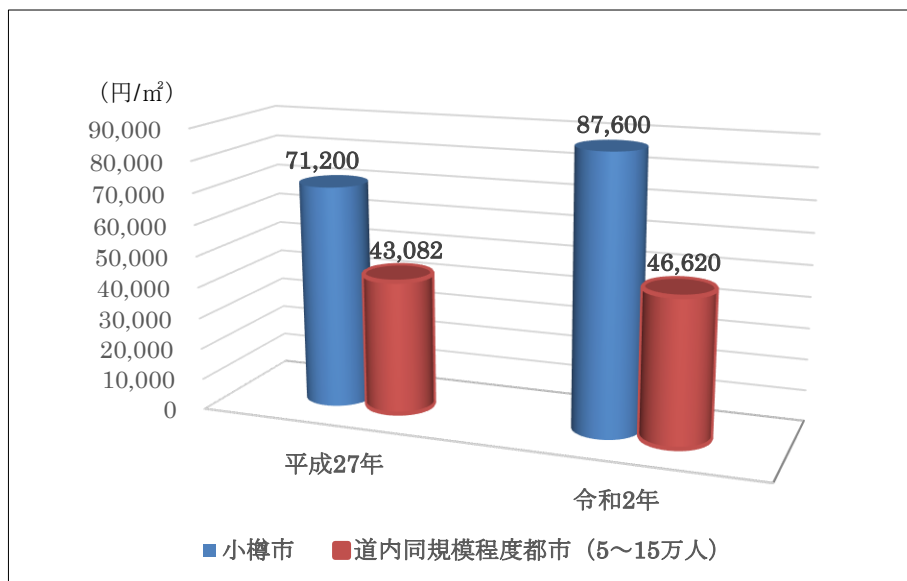
●商業地の変化率

小樽市 +23.0%上昇[^] > +8.2%上昇[^] 道内平均



図【参考】住宅地の地価公示平均価格

資料 国土交通省が公表している地価公示を基に作成



図【参考】商業地の地価公示平均価

資料 国土交通省が公表している地価公示を基に作成

＜効果2＞ 都市機能誘導区域の魅力や滞在の快適性の向上

効果指標② 都市機能誘導区域内の平均滞在人数(人の集まり具合)

取組を推進することで、都市機能誘導区域の魅力や、滞在の快適性が向上し、誘導区域内の居住者をはじめ、市内外からの利用者が増加し、にぎわいが増すことが期待されます。

このことから、以下の各都市機能誘導区域内の一定のエリア内における平均滞在人数を効果指標とし、評価時点と直近5年前の滞在人数を算出、直近5年前よりも増加しているか確認します。

なお、各誘導区域の評価対象エリアは、土地利用等の変化なども想定されることから、評価時点に設定することとします。

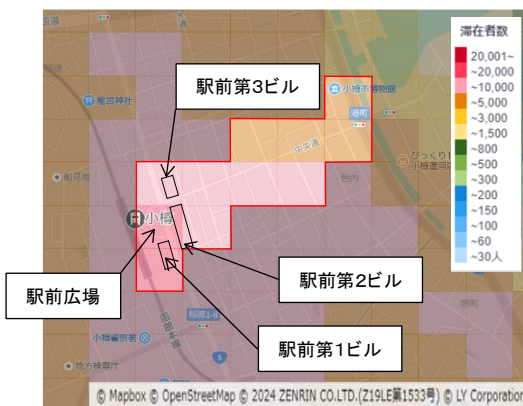
【対象区域】

- ・中核都市機能誘導区域(法定)
- ・準中核都市機能誘導区域(法定)
- ・副次都市機能誘導区域(市独自)
- ・広域連携交流都市機能誘導区域(法定) ※北海道新幹線開業以降に測定

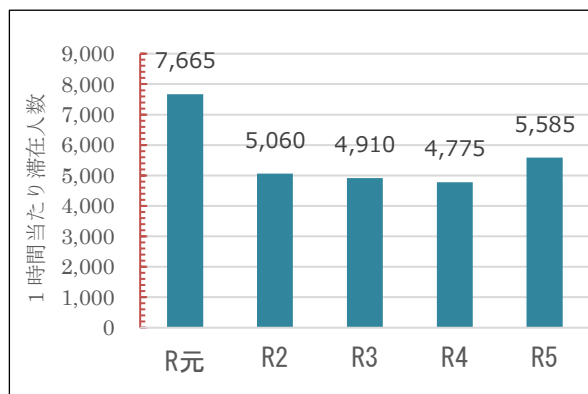
＜平均滞在人数算出の手順等(参考)＞

- ・下記の条件・手順で、人流データを活用し、一定のエリア内での1時間当たりに滞在した人数を算出します。
 - 各年10月から、調査日として第1金曜日及びその2日後の日曜日の各1日を抽出
 - 9:00~19:00の1時間ごとの滞在人数(人/h)を算出、平均化
 - 10月の調査値を平均化し、年度の平均値として算出

・参考として、中核都市機能誘導区域内のJR小樽駅前周辺の一定のエリア(市道中央通線沿道)内における令和元年から令和5年の年度別滞在人数の推移を以下に示します。



図【参考】 エリア内滞在人数測定範囲



図【参考】 年度別エリア内滞在人数の推移

出典:ヤフー・データソリューションの人流データ分析サービス「DS.INSIGHT Place」を利用し作成

<効果3> 拠点間における公共交通ネットワークの確保**効果指標③ 地域公共交通に対する市民満足度**

取組を推進することで、拠点間における公共交通ネットワークが確保され、「日常的な利用しやすさ」を兼ね備えることで、基幹的公共交通軸等の沿線における居住の質・魅力や利便性が向上するが期待されます。

この交通ネットワークが確保された都市構造を目指すことは、上位計画である第7次小樽市総合計画で進めている「将来人口への適応」としての目標の一つでもあります。

このことから、効果指標を同計画の市民アンケート指標と共有し、「地域公共交通に対する市民満足度」として、評価時点における満足度が基準値より増となっているか確認します。

なお、同計画では、目標年を令和10年としていますので、今後の同計画の見直しに伴い目標値が変更された場合には、適宜変更を検討するものとします。

また、効果の測定に当たっては、公共交通の利用割合を補完的に把握(国勢調査を利用)し、評価の参考とします。

表【参考】地域公共交通に対する市民満足度

指標の内容	基準値 (令和元年)	目標値 (令和10年)
地域公共交通に対する市民満足度	34.3%	基準値より増

資料 第7次小樽市総合計画・基本計画

