

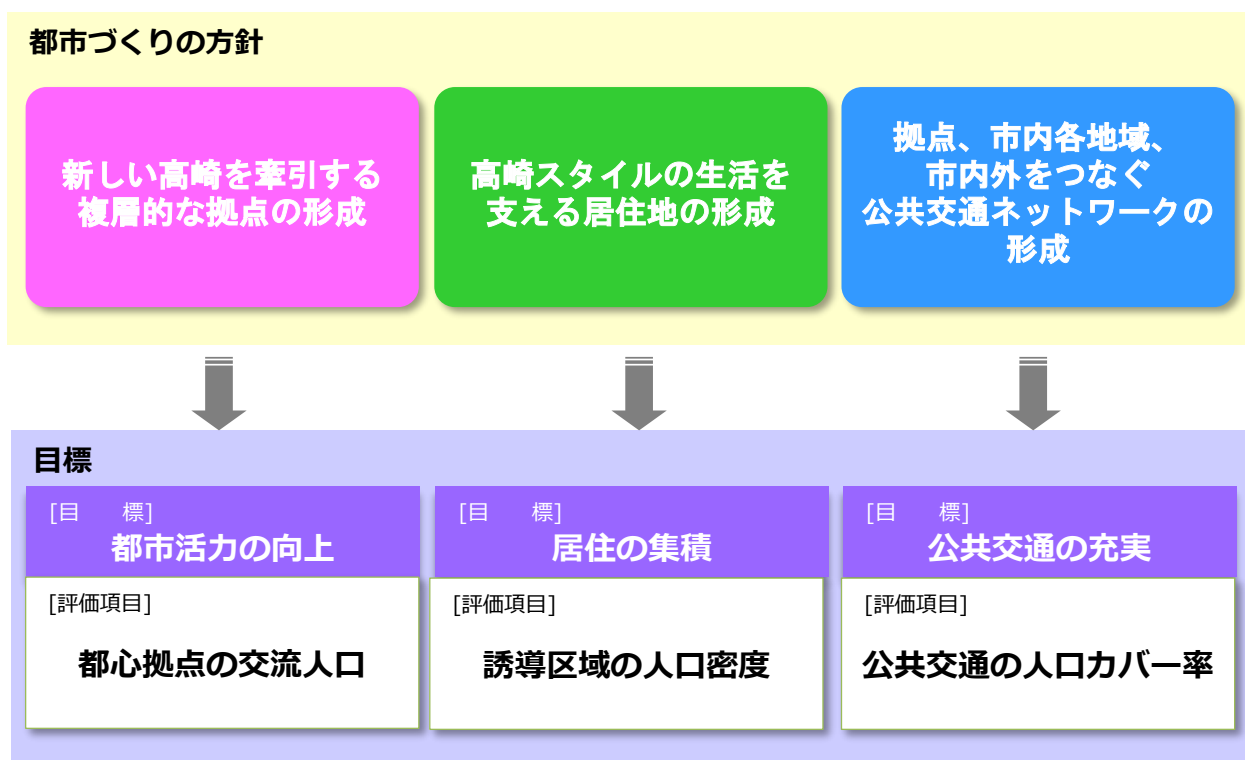
第7章 計画の目標及び評価

1 計画策定の目標

(1) 計画の目標設定の考え方

立地適正化計画における「都市づくりの方針」に対応し、以下のように目標を掲げ、これらの達成状況を検証・評価する定量的な目標値・期待される効果を設定します。

都市づくりの方針に対応した計画の目標の設定の考え方



(2) 計画の目標と評価指標

計画の目標・指標に係る具体的な数値目標を以下のとおり設定します。なお、「目標値（R22（2040）年）」は令和2年3月策定時に設定した数値です。

① 都市活力の向上

「新しい高崎を牽引する複層的な拠点の形成」の達成状況を示す評価項目として、都心拠点の交流人口を設定します。交流人口を示す指標として、多様な目的で来訪する鉄道駅の定期外利用者数を採用します。本計画では、魅力的な都市機能の集積・誘導を重点的に推進し、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値 (H27 (2015) 年)	中間評価値 (R5 (2023) 年)	目標値 (R22 (2040) 年)
高崎駅の日平均乗車人員※ (定期外利用者)	約15.4千人	約16.8千人	約19.0千人

※JR 東日本高崎駅及び上信電鉄上信高崎駅の乗車人員の合計値とします。

② 居住の集積

「高崎スタイルの生活を支える居住地の形成」の達成状況を示す評価項目として、誘導区域内の人口密度を採用します。今後、公共交通の充実や居住誘導の促進に向けた支援策を展開することで、居住誘導区域への人口集約を推進し、一定の人口密度を維持・確保し、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値 (H27 (2015) 年)	中間評価値 (R2 (2020) 年)	目標値 (R22 (2040) 年)
居住誘導区域内の人口密度※	約49.2人/ha	約49.4人/ha	約49.2人/ha

※居住誘導区域内のうち市街化区域内の人口密度を対象にします。現況値の人口は、国勢調査によります。

③ 公共交通の充実

「拠点、市内各地域、市内外をつなぐ公共交通ネットワークの形成」の達成状況を示す評価項目として、公共交通の利便性が高いエリアに居住している人口の割合を採用します。

公共交通の利便性が高いエリアへ居住誘導を図ることにより、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値 (H27 (2015) 年)	中間評価値 (R5 (2023) 年)	目標値 (R22 (2040) 年)
公共交通の利便性が高いエリアに 居住している人口の割合※	約20%	約20%	約25%

※公共交通の利便性が高いエリアは、10時～14時台に概ね3本以上（1時間に片道3本以上）走行している鉄道の駅を中心に半径1km圏、及び同様の時間帯に同様の頻度（概ね15分間隔）で運行しているバス路線のバス停を中心に半径300m圏とします。また、当エリアに居住している人口の割合の算出式は「公共交通の利便性が高いエリアに居住している人口÷高崎市の総人口」とします。

④ 目標値の達成により期待される効果

目標値の達成により期待される効果として、以下について設定します。

公共交通利用者の増大による効果

公共交通の徒歩圏内人口が増大することにより、「歩いて暮らせる生活環境」の向上が想定されます。ここでは期待される効果を定量化するものとして、公共交通の分担率の維持・上昇を設定します。

効果指標	現況値 (H27 (2015) 年)	中間評価値	目標値 (R22 (2040) 年)
公共交通の代表交通手段構成比※	約3.9%	—	約6%

※現況構成比はパーソントリップ調査の鉄道・バスの数値によります。

2 計画策定の評価・見直し

立地適正化計画は、時間軸を持ったアクションプランとして運用するものとし、おおむね5年毎に計画に記載された誘導施策等の実施・進捗状況について、評価を行い、計画の進捗状況や妥当性等の検証を行います。

その結果を踏まえ、誘導施策の見直し、充実や強化等について検討を行うとともに、必要に応じて、立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を検討します。なお、大規模未利用地の土地利用転換については、当該地域の拠点性や周辺の市街地環境に与える影響を踏まえ、適切と判断される場合には、必要に応じて、立地適正化計画の見直しを検討します。

立地適正化計画の見直しに当たっては、定量的な目標・指標の達成状況の検証・評価を踏まえるものとします。

計画の評価・見直しに係る PDCA サイクルのイメージ

