

# 第9章

---

## 目標及び進行管理

# 第9章

## 目標及び進行管理

### 9-1 目標及び進行管理の基本的な考え方

立地適正化計画策定後の適切な進行管理を行うため、目標及び効果指標の設定を行います。

計画の必要性や妥当性を客観的かつ定量的に提示するとともに、PDCAサイクルを適切に機能させる観点から、立地適正化計画にて定めたまちづくり方針を実現するための「定量的な目標値」の設定及び目標達成により「期待される効果を定量化」することが求められています。そのため、「定量的な目標値」の設定と、「期待される効果の定量化」を行い、計画の進行管理を行います。なお、目標等設定年次については、立地適正化計画の目標年次である20年後の2037年における目標値を設定します。

### 9-2 目標値の設定

まちづくりの方針（ターゲット）・誘導方針（ストーリー）の達成状況を分析・評価するため、居住誘導・都市機能誘導及び公共交通の維持・充実を図るための施策の展開による目標指標と効果指標を次のとおり設定します。

#### 方針1 まちの賑わいと交流を促進する拠点づくり

##### ○目標値 御成町及び大町の平日歩行者数の維持（商工会議所調査）

◇利便性の高い拠点の整備やまちなかの遊休不動産の利活用により、中心部の歩行者数の維持を目指します。

目標指標	現況値 2017(平成 29)年	中間目標値 2027 年	目標値 2037 年
御成町及び大町の 平日歩行者数	1,638 人/日	1,600 人/日以上	1,600 人/日以上

拠点機能の向上・新しい価値の創出・賑わい創出に繋がる拠点形成

##### ○効果 平均地価変動率（5年）の改善（地価公示）

◇都市機能誘導区域に誘導施設の立地が進むことにより、地価の下落を抑制し、平均地価の変動率が改善されることを目指します。

効果指標	現況値 2017(平成 29)年	中間目標値 2027 年	目標値 2037 年
平均地価変動率（5年）	-21.3%	-10.9%	-5.6%

## 方針2 多世代が活躍できる場づくり

### ○目標値 都市機能誘導区域内の新規創業件数の増加（市資料）

◇既存施設を活用し、民間事業者の誘致や、創業支援事業等を進めることで、都市機能誘導区域内の新規創業件数の増加を目指します。

目標指標	現況値 2017(平成 29)年	中間目標値 2027 年	目標値 2037 年
都市機能誘導区域内の新規創業件数	3 件/年	5 件/年	7 件/年

働ける場の創出や充実・子育てしやすい環境の充実

### ○効果 高校生の市内就職率の向上（各高等学校資料）

◇市内の就職先の受け皿の確保により、高校生の市内就職率が向上していることを確認します。

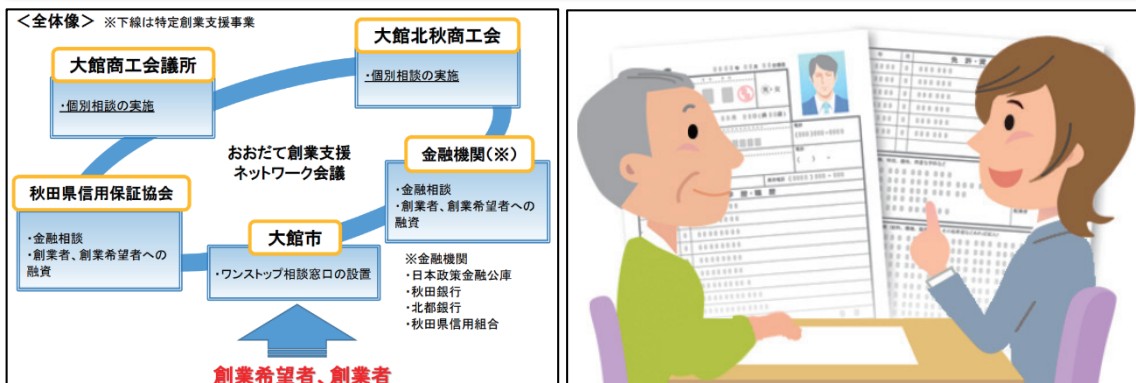
効果指標	現況値 2017(平成 29)年	中間目標値 2027 年	目標値 2037 年
高校生の市内就職率	52.3%	55.2%	58.2%

### ○効果 シニア層（55 歳以上）の就業率の向上（国勢調査労働力人口）

◇市内の雇用の受け皿の確保により、シニア層（55 歳以上）の就業率が増加していることを確認します。

※国勢調査の結果を用いるため、現況値は 2015(平成 27)年、中間目標値は 2025 年、目標値は 2035 年の数値で達成状況を確認します。

効果指標	現況値 2017(平成 29)年	中間目標値 2027 年	目標値 2037 年
シニア層（55 歳以上）の就業率	34.3%	34.6%	34.9%



創業支援事業イメージ

資料：大館市



高齢者活躍支援協議会による相談イメージ

資料：大館市高齢者活躍支援協議会

### 方針3 安心して住み続けられる環境づくり

#### ○目標値 居住誘導区域内人口密度の維持（国勢調査人口等基本集計）

◇居住地としての魅力を高めることにより、住み替えやAターン者の居住の誘導のほか、流出人口が抑制されることで、居住誘導区域内の人口密度が維持されていることを確認します。

※国勢調査の結果を用いるため、現況値は2015(平成27)年、中間目標値は2025年、目標値は2035年の数値で達成状況を確認します。

目標指標	現況値 2017(平成29)年	中間目標値 2027年	目標値 2037年
居住誘導区域内人口密度	32人/ha	32人/ha	32人/ha

#### ○目標値 市内循環バス「ハチ公号」及び地域間幹線系統バスの平均乗車密度の維持（路線バス運行実績）

◇交通結節点における待合環境の整備や分かりやすい運行情報・乗継ぎ情報の提供等により、公共交通の利便性を向上させることで、市内循環バス「ハチ公号」及び地域間幹線系統バス※1の平均乗車密度※2の維持を目指します。

※1：居住誘導区域の設定条件とした市内循環バス及び地域公共交通網計画において採算性の向上を目指していくとされている地域間幹線系統の路線バス

※2：バスの利用状況を表す理論値で、バス路線の起点から終点までの1運行の1台当たりの平均乗客数を示す算定値

目標指標	現況値 2017(平成29)年	中間目標値 2027年	目標値 2037年
路線バス平均乗車密度の維持	2.7人	2.7人	2.7人

歩行空間の整備・回遊性や利便性の向上

#### ○効果 公共交通を含む暮らしやすさの総合満足度の向上（市民アンケート）

◇人口密度の維持により都市機能が維持・誘導されることで、公共交通の利便性を含む市内全体の市民の暮らしやすさの満足度が向上していることを確認します。

効果指標	現況値 2017(平成29)年	中間目標値 2027年	目標値 2037年
暮らしやすさの総合満足度	18.5%	19.8%	22.0%

9-3 立地適正化計画の進行管理

(1) 継続的な計画の見直し

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、立地適正化計画で位置づけた目標や都市機能・居住誘導の方針に基づいて、施策を進めていくことになります。それぞれの進捗状況について、計画（Plan）を実行（Do）に移し、その効果・成果を点検・評価（Check）し、必要な改善（Action）を講じながら、計画の質的向上につなげる「PDCAサイクル」によって概ね5年ごとに進行管理を行います。庁内関係部局は、各段階において関わり、またその結果については市ホームページを通じて公表するものとします。

(2) 柔軟な計画の見直し

立地適正化計画は、時間軸をもって段階的に都市機能・居住誘導を図ることが求められており、PDCAサイクルに基づいた計画の見直し以外にも、都市機能・居住誘導の状況や都市計画の変更・見直し等、本市を取り巻く社会経済情勢に大きな変化が生じた場合には、必要に応じて柔軟な見直しを行うものとします。

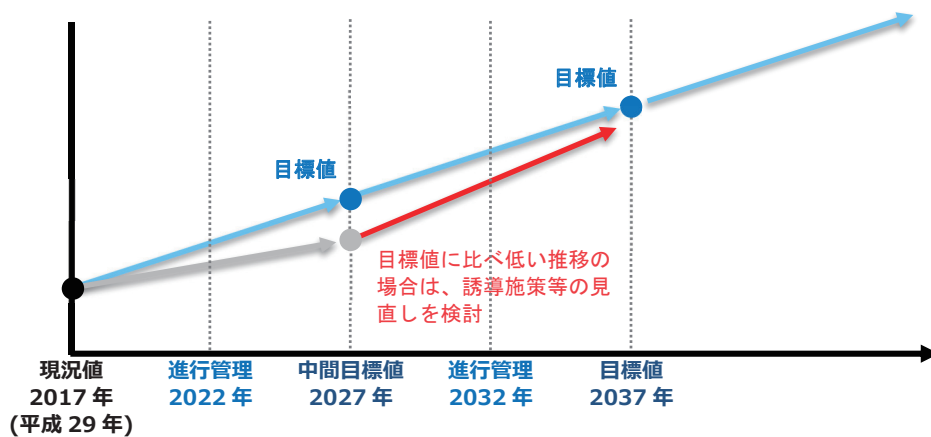
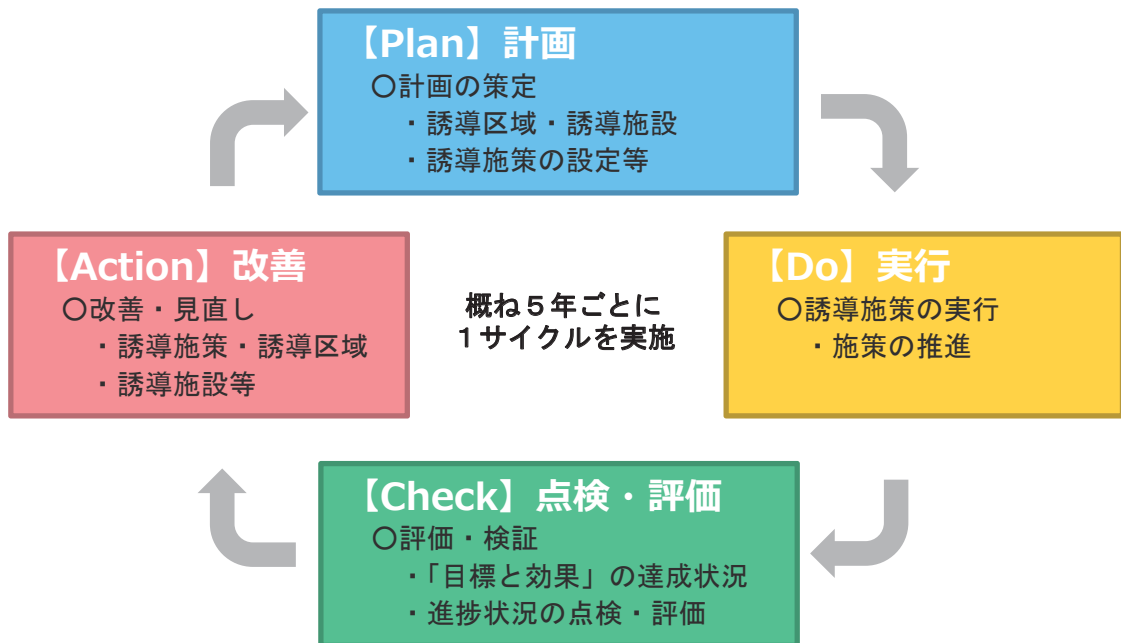


図 計画管理におけるPDCAサイクルイメージ

