

## Ⅷ 計画の推進方策

### 1. 届出・勧告制度の運用

都市再生特別措置法第 88 条又は第 108 条の規定に基づき、居住誘導区域外又は都市機能誘導区域外における開発や施設整備を行う場合に届出が必要となります。

また、同法第 108 条の 2 の規定に基づき、都市機能誘導区域内の誘導施設を休廃止する場合にも届出が必要となります。

本市では、適切な誘導を進めるため、居住誘導区域外における住宅開発等や都市機能誘導区域内外における誘導施設の整備の動きを把握するために運用します。また、都市計画法に基づく開発行為の許可等の手続きは別に必要となります。

#### 1.1. 居住誘導区域外

居住誘導区域外において、以下の開発行為又は建築等行為等を行う場合、本市への届出が必要となります。

○開発行為

- ・ 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ・ 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 平方メートル以上のもの

○建築等行為

- ・ 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ・ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合

この届出は全ての居住者や施設を居住誘導区域内に集約するものではなく、より良い居住誘導に資することを目的としているものから、本市の特性や実態を踏まえ、適切な誘導に努めます。

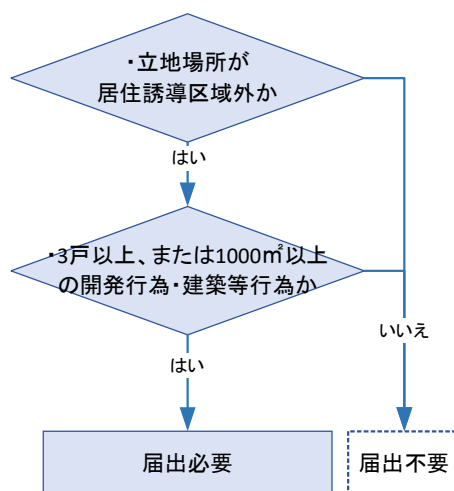


図 居住誘導区域外の運用フロー

### 1.2. 都市機能誘導区域外に施設整備を行う場合

建物用途が設定された誘導施設に該当する場合、都市機能誘導区域外において立地する場合、本市への届出が必要になります。設定した誘導施設は各都市機能誘導区域で異なりますので、それぞれ毎で届出対象となるか確認が必要です。

この届出は立地を制限するものではなく、より良い都市機能の誘導に資する事を目的としているものから、本市の特性や実態を踏まえ、適切な誘導に努めます。

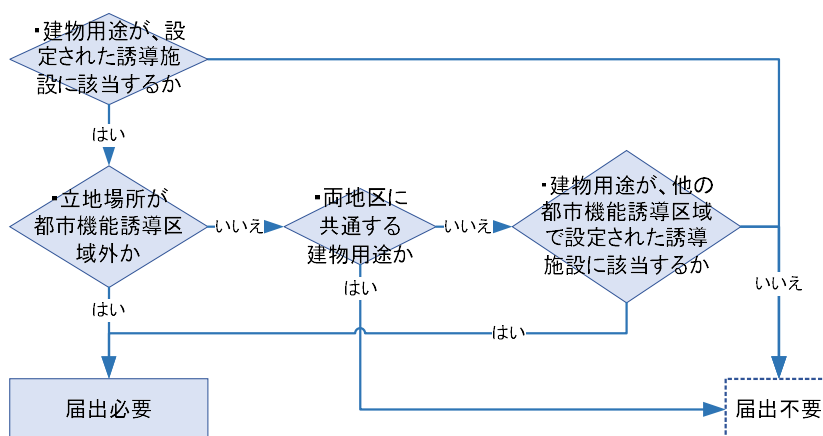


図 都市機能誘導区域外の運用フロー

### 1.3. 都市機能誘導区域内の施設を休廃止する場合

建物用途が設定された誘導施設に該当する場合や、都市機能誘導区域内において施設を休止または廃止しようとする場合は、本市への届出が必要になります。この届出は行為を制限するものではなく、より良い都市機能の誘導に資する事を目的としているものであり、本市の特性や実態を踏まえ、適切な誘導に努めます。

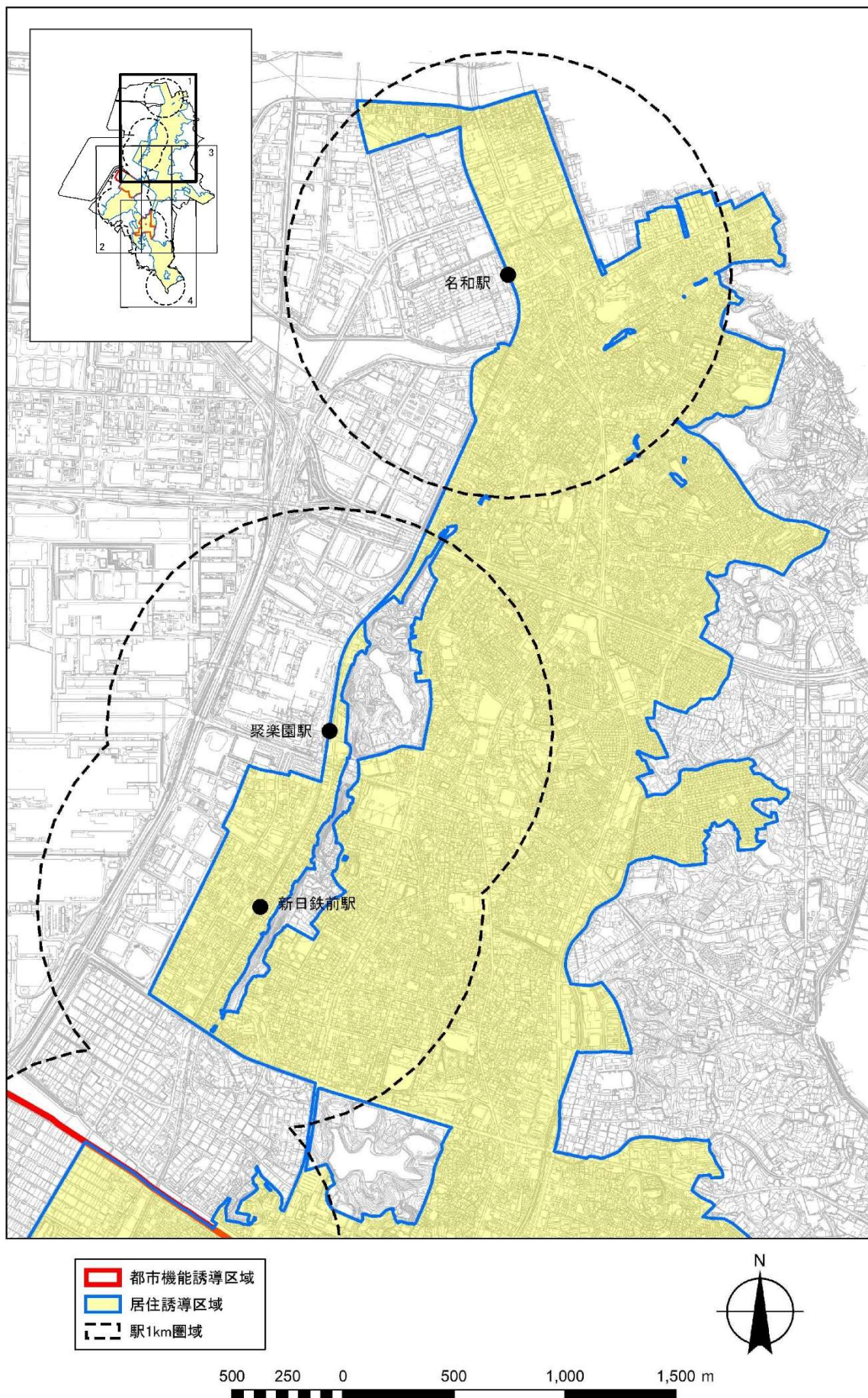
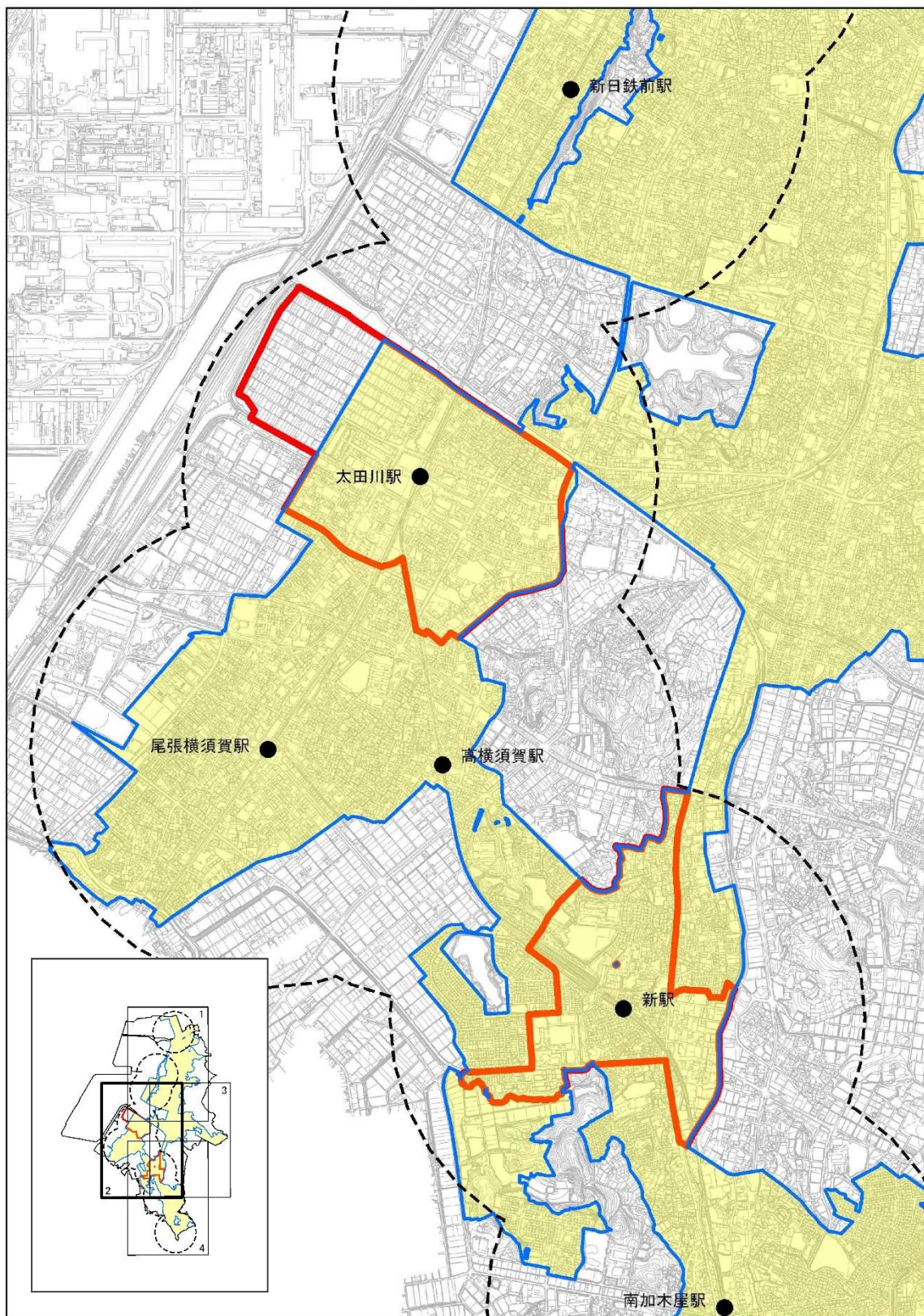


図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域（1. 北部）



- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 駅1km圏域

500 250 0 500 1,000 1,500 m

図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域（2. 西部）

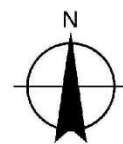
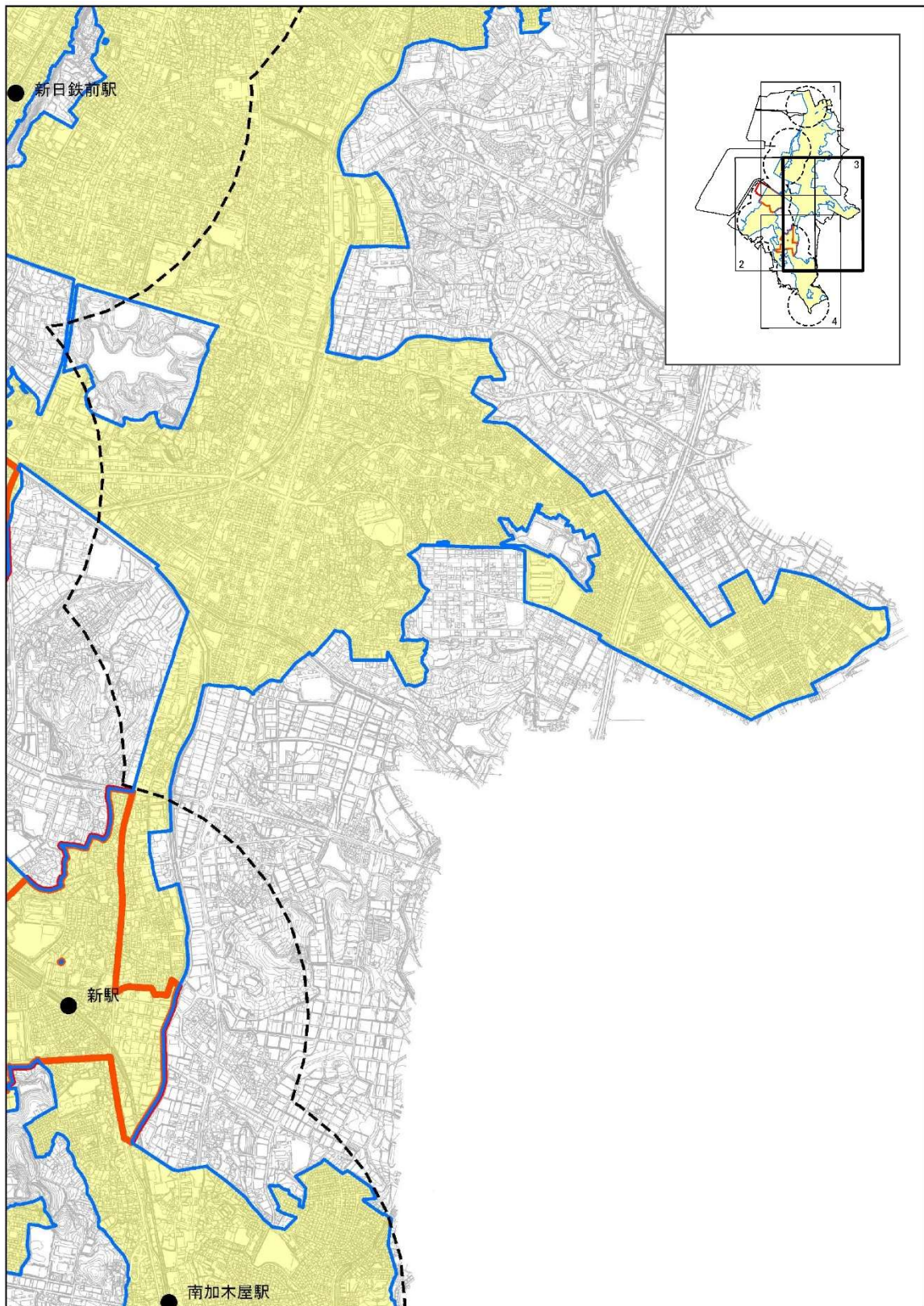
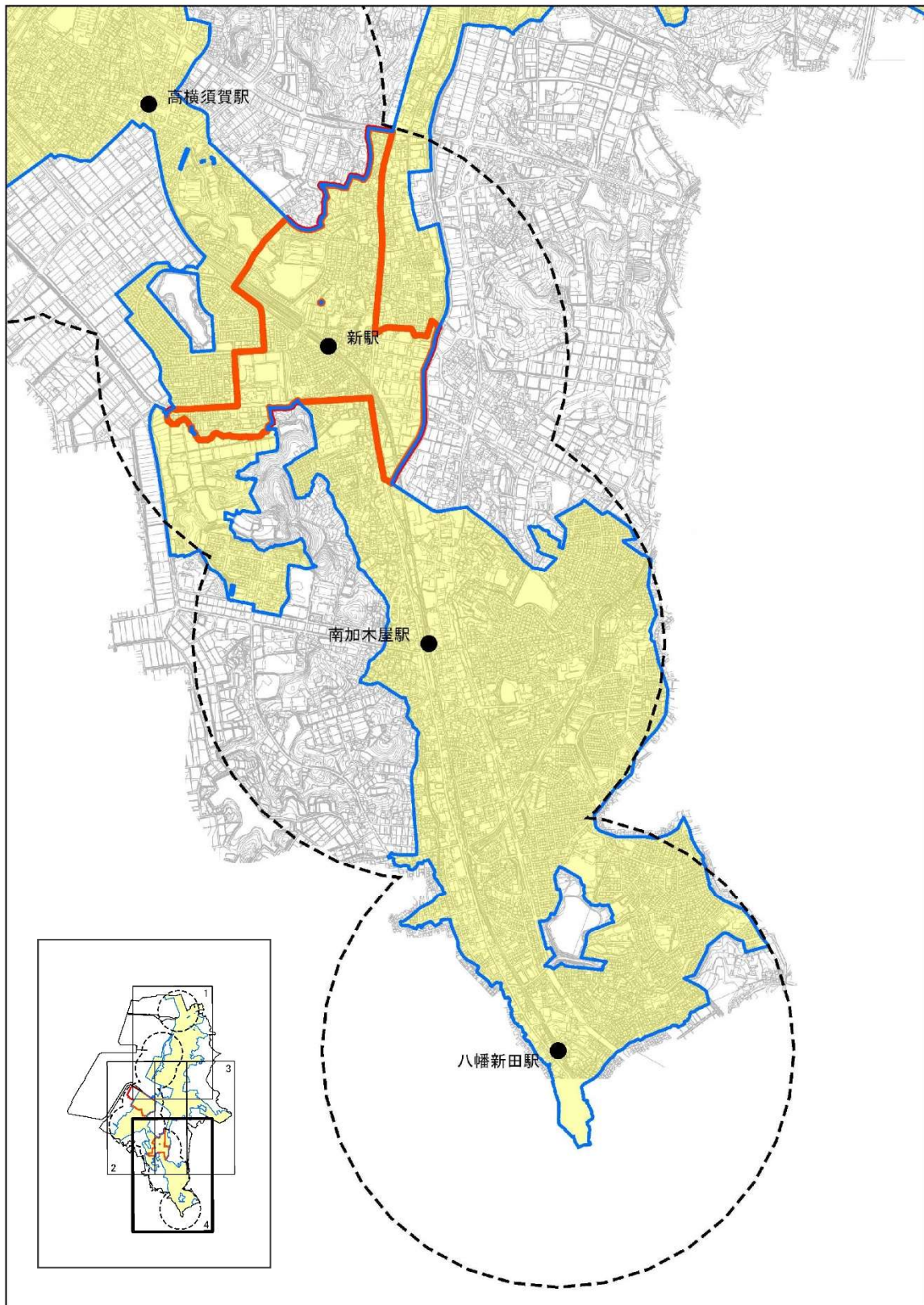


図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域（3. 東部）



500 250 0 500 1,000 1,500 m

図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域（4. 南部）

## 2. 定量的指標の設定

計画の進捗状況や施策実施による効果を確認するため、概ね5年毎に施策や事業の実施状況について調査、分析評価を行います。こうした調査、分析評価のため、現状値が把握でき、今後継続して管理が可能な定量的指標を設定します。定量的指標は、居住誘導や都市機能誘導の施策等を管理するための「管理指標」と、都市の姿等の実現を確認するための「確認指標」で構成します。

### 2.1. 管理指標

管理指標は、居住誘導や都市機能誘導の施策等を管理するため、本市の人口に関わる指標や駅の乗降客数から設定します。

#### 指標①：居住誘導区域の人口密度

本市の人口は、2026年まで増加する見込みですが、この増加人口が居住誘導区域内に誘導されているかどうかを確認するため、居住誘導区域の人口密度を指標として設定します。

目標値の算定方法は、当初計画の居住誘導区域の人口からコーホート要因法により将来推計人口を求め、居住誘導区域面積で除して求めます。

目標値については、以下のとおり設定します。

○当初計画の居住誘導区域の将来推計人口：105,400人（2041年）

○居住誘導区域の人口密度：69.3人/ha

指標	単位	当初	現況値	目標値
①居住誘導区域の人口密度	人/ha	68.4 (2016.4.1時点)	66.4 (2021.4.1時点)	69.3 (2041年)

参考：全市の人口密度：26.2人/ha（2016.4.1時点）

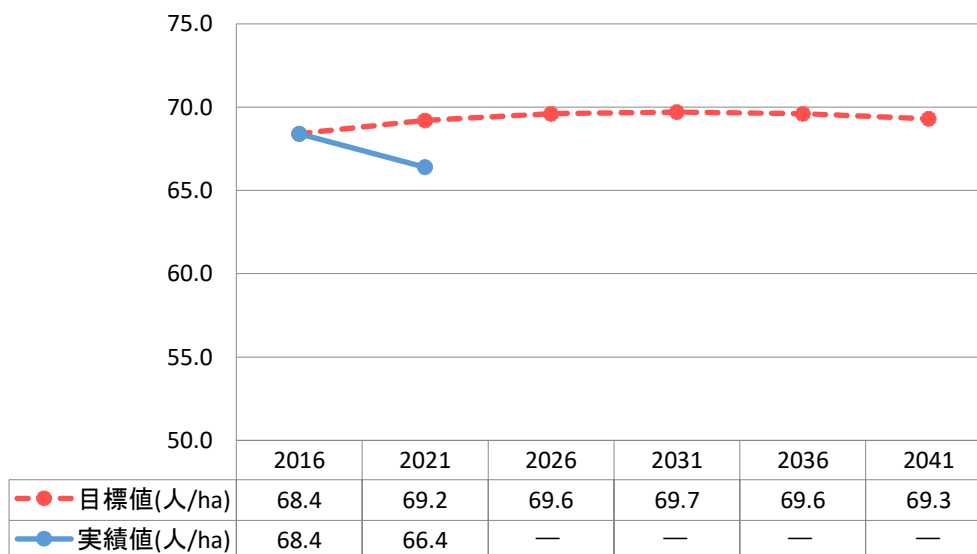


図 居住誘導区域の人口密度算定結果

**指標②：市内鉄道駅の一日平均乗降客数**

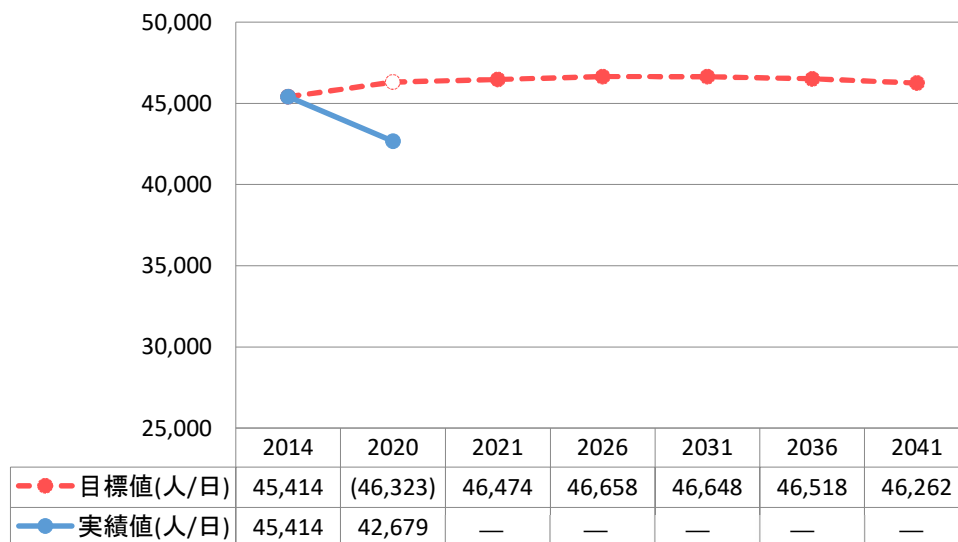
本市の鉄道は、通勤通学の移動手段として使われ、バスの乗り換えや循環バスの起発着点を担う等、市民生活において重要な役割を果たしていることから、市内鉄道駅の一日平均乗降客数を指標として設定します。

目標値の算定方法は、東海市総合交通戦略で位置付けられた市民一人当たりの乗降客数（0.4）を基に、将来推計人口（2041年）に乗じて求めます。また、目標値には、新駅による増加分を見込みます。

目標値については、以下のとおり設定します。

○市内鉄道駅の一日平均乗降客数：114,431人×0.4+490人=46,262人（2041年）

指標	単位	当初	現況値	目標値
②市内鉄道駅の 一日平均乗降客数	人/日	45,414 (2014年)	42,679 (2020年)	46,262 (2041年)



※2020年の目標値は、2014年と2021年の直線補間値

図 市内鉄道駅の一日平均乗降客数算定結果



**指標③：鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口**

基幹的公共交通である鉄道駅周辺への居住誘導を図り、歩いて暮らせるまちの実現の状況を確認するため、新駅を含めた鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口を指標として設定します。

目標値の算定方法は、コーホート要因法により市街化区域と市街化調整区域の将来推計人口を求め、現在のそれぞれの区域において駅から1キロメートルの範囲に住む人口の割合を乗じて求めます。

目標値については、以下のとおり設定します。

○当初計画の鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口：69,498人（2016.4.1時点）

- ・市街化区域 64,828人（市街化区域人口の約62.2%）
- ・市街化調整区域 4,670人（市街化調整区域人口の約49.4%）

○鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口：70,039人（2041年）

- ・市街化区域（105,550人×62.2%）＝65,652人
- ・市街化調整区域（8,881人×49.4%）＝4,387人

指標	単位	当初	現状値	目標値
③鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口	人	69,498人 (2016.4.1時点)	70,684人 (2021.4.1時点)	70,039 (2041年)

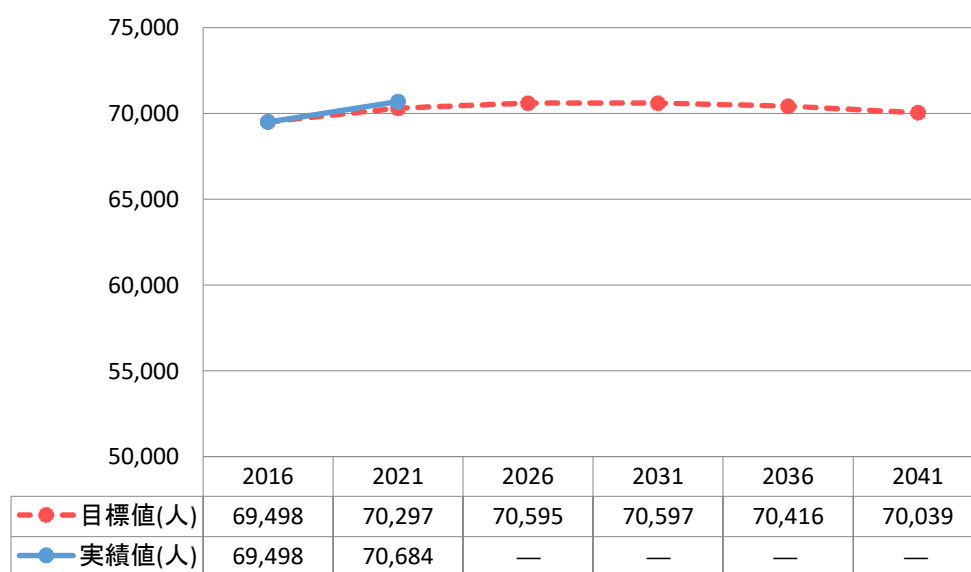


図 鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口算定結果

## 2.2. 確認指標

確認指標は、本市の目指す都市の姿である「駅を中心とする拠点を公共交通がつなぎ、歩いて暮らせるまち」の実現を確認するため、総合計画で掲げられている指標から設定します。

### 指標④：健康寿命（男性、女性）

「高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち」の効果発現を確認するため、総合計画に準じて設定します。

### 指標⑤：子育てがしやすいまちであると感じている人の割合

「子育て世代が住み続けたいくなるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

### 指標⑥：地域で子どもを育む活動をしたことのある大人や若者の割合

「子育て世代が住み続けたいくなるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

### 指標⑦：高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせると思う人の割合

「高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

### 指標⑧：自宅周辺が住みやすい場所（所）だと思ふ人の割合

「全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

### 指標⑨：魅力ある商店や企業が多いと感じている人の割合

「全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

表 確認指標の設定

指 標	単位	当初 (2015 年度)	現況値 (2020 年度)	目標値 (2023 年度)
④健康寿命	歳	男性：79.45 女性：82.69	80.39 84.24	80 84
⑤子育てがしやすいまちであると 感じている人の割合	%	69.2	75.1	70
⑥地域で子どもを育む活動をした ことのある大人や若者の割合	%	23.6	25.3	30
⑦高齢者が住み慣れた地域で安心 して暮らせると思う人の割合	%	61.5	69.2	67
⑧自宅周辺が住みやすい場所 (所)だと思ふ人の割合	%	84.9	86.3	85
⑨魅力ある商店や企業が多いと感 じている人の割合	%	41.5	44.4	44

表 本市の目指す都市の姿と定量的指標の関係

本市の目指す都市の姿		子育て世代が住み続けたいまち	高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち	全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち	コンパクト+ネットワークによるまちづくり
管理指標	①居住誘導区域の人口密度		△ 生活サービス施設、コミュニティを確保することで、高齢者が歩いて暮らせる環境を維持する。	○ 人口密度を保つことで、生活サービス施設、コミュニティを確保し、安心安全で快適なまちを維持する。	
	②市内鉄道駅の一日常乗降客数（新駅含む）			△ 鉄道の維持により、高齢者をはじめ市民の日常生活の移動手段等を確保し、安心安全で快適なまちを維持する。	○ 駅を中心とする拠点を公共交通がつなぐことで、だれもが利用しやすい都市構造としていく。
	③鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口（新駅含む）	△ 公共交通によるまちづくりにより、若者や子育て世代が将来にわたって安心して住み続けられる環境を確保する。			○ 鉄道駅周辺への居住誘導、人口密度確保により、各世代が住み続けられる都市構造としていく。
確認指標	④健康寿命		○		
	⑤子育てがしやすいまちであると感じている人の割合	○			
	⑥地域で子どもを育む活動をしたことのある大人や若者の割合	○			
	⑦高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせると思う人の割合		○		
	⑧自宅周辺が住みやすい場所（所）だと思ふ人の割合			○	
	⑨魅力ある商店や企業が多いと感じている人の割合			○	

○：関連する △：やや関連する

### 3. 進行管理手法

本計画を適切に推進し、進捗状況を把握するために、推進体制や進行管理の方法及びスケジュール等について設定します。

#### 3.1. 推進体制

本計画の内容は、福祉・医療、学校、防災、中心市街地活性化、公共施設再編等様々な行政分野に関わるため、各担当部局での考え方や方針との整合に留意し、関係機関、関係団体、事業者等の多様な推進主体と協力・連携して進める必要があります。

このため、本計画の推進体制は以下の図のように、策定主体である本市が中心となり、多様な推進主体と協力・連携を図るとともに、必要に応じて関係者との調整や情報交換を行うこととします。

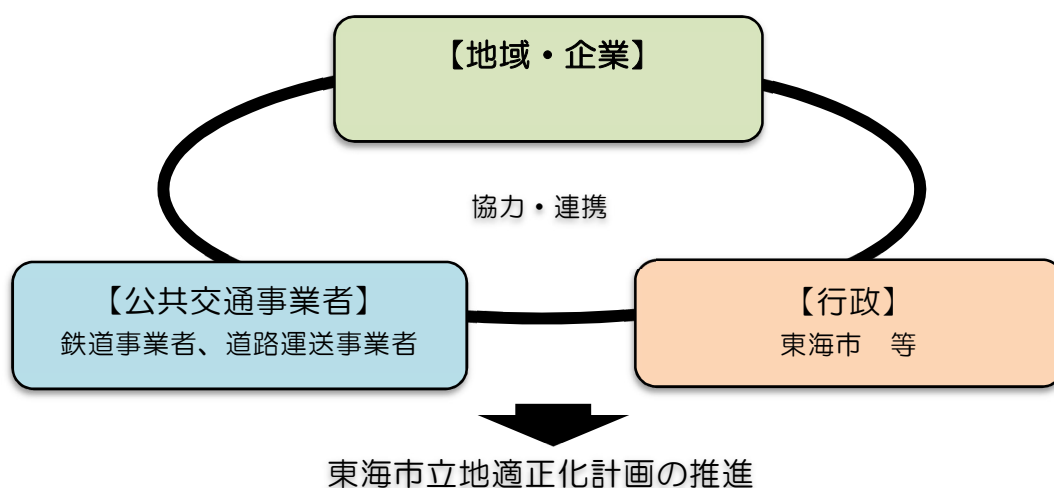


図 推進体制

### 3.2. 進行管理の方法

本計画を推進するに当たっては、定量的指標による進捗状況の把握と評価を継続しながら、社会経済情勢の変化や上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、主なまちづくり事業の進捗状況等を加味しながら、進行管理していきます。

進行管理の手順は以下の図のように、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（見直し）のPDCA サイクル\*を基本として実施します。

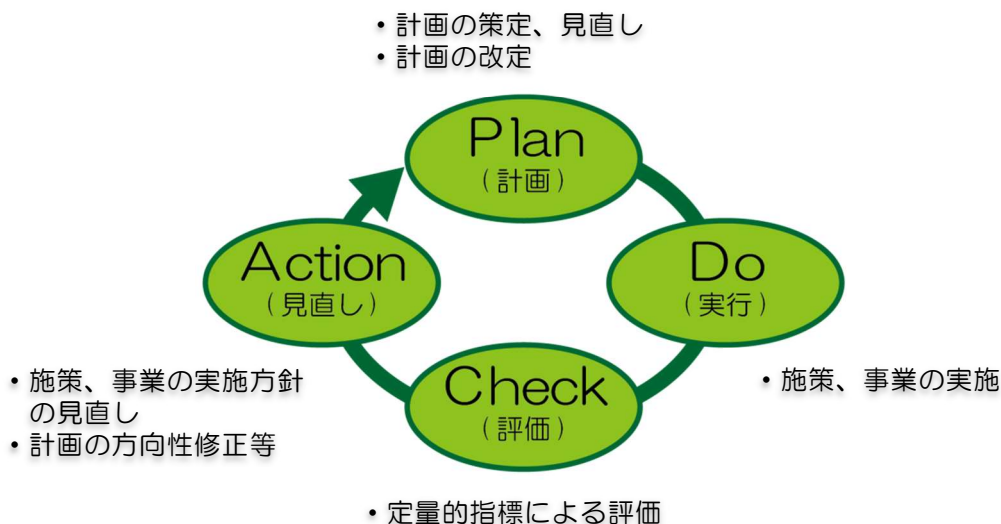


図 進行管理の方法

### 3.3. 進行管理スケジュールと計画の見直し

進行管理のスケジュールは以下の図のように、概ね5年経過を目安に、定量的指標や施策等の進捗状況を把握することにより中間評価を行います。この評価結果により、必要であれば部分改定等を行うことも考えられます。

また、10年を目安に計画全体を見直し、必要に応じて部分改定等を行います。

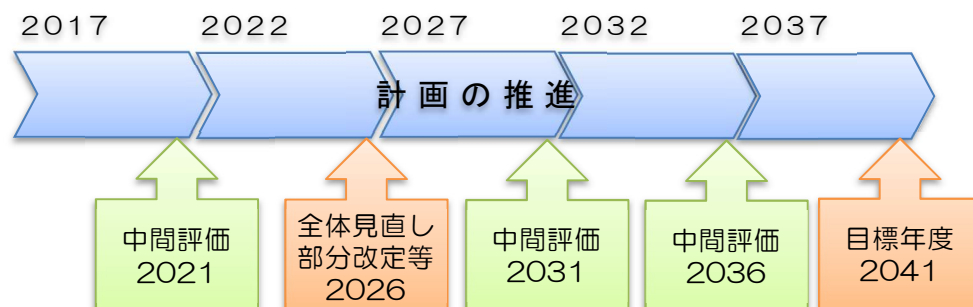


図 進行管理スケジュールと計画の見直し