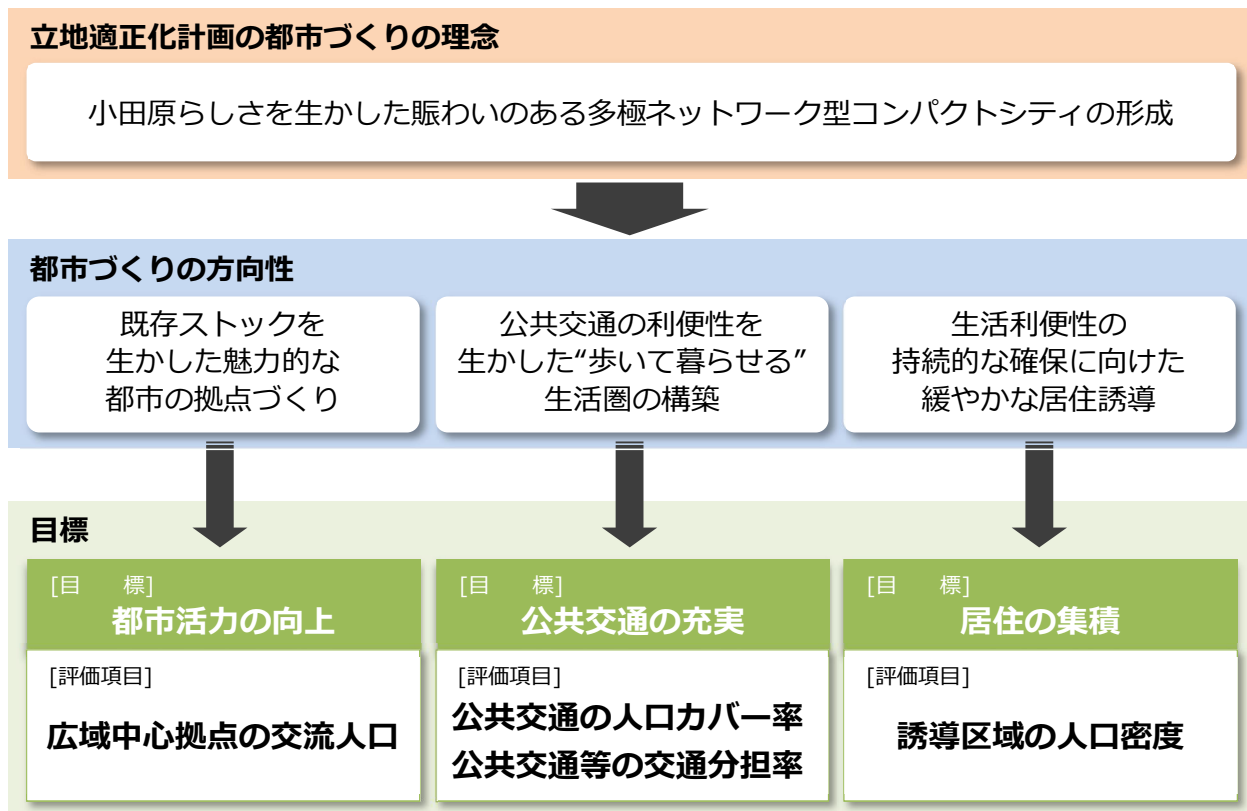


VI章 計画の目標及び評価

VI-1 | 計画の目標設定の考え方

立地適正化計画の都市づくりの理念『小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成』を推進するため、3つの都市づくりの方向性に基づく目標を掲げ、これらの達成状況を検証・評価する定量的な目標・指標を設定します。

■都市づくりの理念・方向性に対応した計画の目標・指標の設定の考え方



1. 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。

[目標] **都市活力の向上**

[評価項目] **広域中心拠点の交流人口**

都市づくりの方向性“既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり”に基づく目標「都市活力の向上」の達成状況を示す評価項目として、広域中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、買物、通院、飲食、ビジネス、観光など多様な目的で来訪する鉄道駅の定期外利用者を採用します。

本市の都市活力をけん引する広域中心拠点（小田原駅周辺）において、魅力的な都市づくりや都市機能の集積・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 (H28 (2016) 年)	目標値 (H52 (2040) 年)
小田原駅の年間乗車人員 (定期外利用者※)	約1,846万人	約1,900万人

※5 路線(東海道新幹線、JR 東海道線、小田急小田原線、箱根登山鉄道鉄道線、伊豆箱根鉄道大雄山線)の乗車人員の合計値とします。

[目標] **公共交通の充実**

[評価項目] **公共交通の人口カバー率・交通分担率**

都市づくりの方向性“公共交通の利便性を生かした歩いて暮らせる生活圏の構築”に基づく目標「公共交通の充実」の達成状況を示す評価項目として、公共交通が利用可能な環境にある人口の割合を示す“人口カバー率”及び、日常生活において公共交通の利用や徒歩を中心とした移動手段の割合を示す“交通分担率”を採用します。

公共交通徒歩圏への居住誘導を図ることにより公共交通が利用可能な環境に居住する人口の割合を高めるとともに、公共交通の利便性を高める施策の推進により公共交通の利用を促進し、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (H52年)
居住誘導区域における 基幹公共交通徒歩圏内の人口カバー率※ ¹	73% (H30 (2018) 年)	80%
公共交通等（鉄道、バス、自転車、 歩行者）の交通分担率※ ²	52% (H20 (2008) 年)	56%

※¹ 公共交通徒歩圏は鉄道駅の徒歩圏を 800m圏、バス停の徒歩圏を 300m圏とします。また、人口カバー率の算出式は「居住誘導区域における公共交通徒歩圏内の人口÷全市人口」とします。

※² 概ね 10 年毎に実施する東京都市圏パーソントリップ調査のデータを活用します。

都市づくりの方向性“生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導”に基づく目標「居住の集積」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。

都市機能誘導区域においては、広域中心拠点を中心に街なか居住を推進することで高い人口集積を維持・確保するとともに、居住誘導区域内においては、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)	参考：趨勢値 (H52 (2040) 年)	目標値 (H52 (2040) 年)
居住誘導区域内の人口密度 ^{※1}	70人/ha	55人/ha	60人/ha
都市機能誘導区域内の人口密度 ^{※2}	75人/ha	57人/ha	65人/ha
広域中心拠点（小田原駅周辺） ^{※3}	78人/ha	59人/ha	70人/ha
地域中心拠点・地域拠点（平均値）	70人/ha	54人/ha	60人/ha

参考：全市人口 194,086 人 (H27 (2015) 年) ⇒ 155,368 人 (H52 (2040) 年推計値)

※1 居住誘導区域は下記「※2」「※3」に示す非可住地を除く人口密度とします。

※2 都市機能誘導区域は駅を中心に設定しており、大規模な鉄道用地を含むため、これらの非可住地を除く人口密度とします。

※3 小田原駅周辺都市機能誘導区域は大規模な非可住地（城址公園、小田原競輪場等）を含むため、これらの非可住地を除く人口密度とします。

これらの目標値の達成に向けて計画を推進することで、都市づくりの理念『小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成』に係る以下の効果が期待されます。

“小田原らしさを生かした賑わい”の形成については、広域的都市機能の立地・誘導、都市の魅力づくり、街なか居住の促進、拠点内における回遊性の向上など各種施策を推進することで、総合的な効果として、広域中心拠点である小田原駅周辺における「地価の維持・向上」が期待されます。また、地方再生コンパクトシティ（P75参照）をはじめとした歴史資源等の既存ストックの活用により交流人口の増加が図られることで、「観光消費額の増加」が期待されます。

[小田原駅周辺の商業地における平成52（2040）年の地価を36万円/㎡（H30年現況値）以上に]

[3年間（H29（2017）－H32（2020））で観光客消費額を約20億円増加]

“多極ネットワーク型コンパクトシティ”の形成については、公共交通の充実、居住誘導の促進や、市街化調整区域における既存集落持続型開発許可制度の適切な運用を図るなど各種施策を推進することで、誘導区域内における居住集積の促進とともに、「市街化調整区域における開発の減少」による都市のスプロール化の抑制が期待されます。

[市街化調整区域における平成52年の開発許可面積を3.8ha/年（H29）から1.2ha/年以下へ]

VI-2 | 計画の評価・見直しの考え方

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

