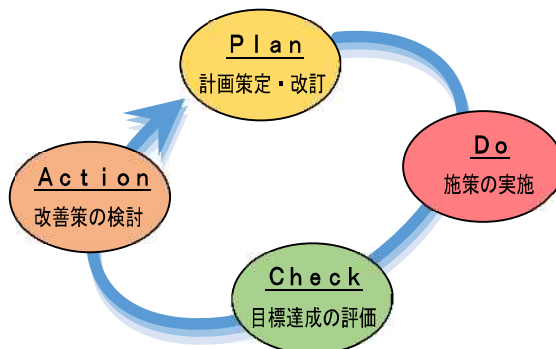


第8章 計画の推進方法及び目標値の設定

本計画で設定した都市づくりの方針に基づく各種施策の実施により、都市づくりの理念である「生涯にわたり暮らしたいと思う都市・はんだ」に向けて、以下の数値目標を設定し、おおむね5年毎に継続的に確認します。

目標の達成状況や上位・関連計画等の策定・改定等、必要に応じて本計画を見直しなが、関連計画と一体となって効果的な取組を推進します。



概ね5年ごとに目標値の検証を含めた中間評価を実施し、必要に応じて計画を見直し効果的な取組を推進

都市づくりの理念	生涯にわたり暮らしたいと思う都市・はんだ ・「若い世代」が一生をイメージできる魅力的な都市 ・「高齢者」が安心して暮らせる都市
----------	-----------------------------------------------------------------------

都市の将来像	便利で快適なまちなかにつながる 豊かな都市づくり
--------	--------------------------

都市づくりの目標	目標1 市民生活や都市活動の拠点における都市機能の充実	目標2 安心し、安全に暮らし続けられる住環境の確保	目標3 市民生活を支え続ける公共交通の確保
----------	---------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------

評価指標と目標値	指標1：居住誘導区域の人口密度	指標2：公共交通の日平均利用者数	指標3：洪水・高潮対策が充実していると思う市民の割合	指標4：財政力指数
	利便性の確保された市街地を今後も維持するため、拠点やその周辺の市街地で居住が促進されているか評価します。	居住地から各拠点への移動において、公共交通が利用され、移動の足を維持し続けるための需要があるか評価します。	災害時においても、安心して暮らし続けられる住環境の確保ができているかを評価します。	市民が適切な行政サービスを持続的に享受できているかを評価します。
	前回の値 (平成27年) (2015年) 54 人/ha 現況値 (令和2年) (2020年) 54 人/ha 目標値 (令和22年) (2040年) 53 人/ha	前回の値 21,700 人/日 (平成30年) (2018年) (鉄道：21,100人/日、バス：600人/日) 現況値 20,000 人/日 (令和5年) (2023年) (鉄道：19,000人/日、バス：1,000人/日) 目標値 22,900 人/日 (令和22年) (2040年) (鉄道：21,100人/日、バス：1,800人/日)	現況値 (令和7年) (2025年) 30% 目標値 (令和22年) (2040年) 35%	現況値 (令和6年) (2024年) 0.96 目標値 (令和22年) (2040年) 1.00

目標値達成の効果	医療・福祉・商業・子育て支援の各施設の機能が確保され、将来にわたり生活利便性が確保されます。	公共交通サービスが維持され、公共交通の人口カバー率が増加します。	災害対策が充実することにより、安全・安心なまちの実現につながります。	財政力指数が高まることにより、健全な財政を保ち、持続的な行政サービスの提供につながります。
----------	------------------------------------------------	----------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------------------

【目標設定の考え方】

指標1：居住誘導区域の人口密度

(算定方法)

- ・現状の居住誘導区域の人口割合を維持することとし、令和22年度の居住誘導区域内の目標人口から目標となる人口密度を算定する。

R2 居住誘導区域人口 110,410 人	÷	R2 市全域人口 117,884 人	=	居住誘導区域 /市全域 93.66%
※GIS計測値				
R22 目標人口 (市全域) 109,900 人	×	R22 居住誘導区域 割合 93.66%	=	R22 目標人口 (居住誘導区域) 102,923 人
※出典：第3期半田市まち・ひと・しごと創生総合戦略				
R22 目標人口 (居住誘導区域) 102,923 人	÷	居住誘導区域 面積 1,956ha	=	R22 居住誘導区域 人口密度(目標値) 53人/ha
※GIS計測値				

指標2：公共交通の日平均利用者数

(算定方法)

- ・鉄道は、人口が横ばいの中でも増加傾向である（平成26年から平成30年では、人口が横ばいで推移する中で5%程度増加）こと、新型コロナウイルスの流行で乗降客数が減少したものの、回復傾向にあることを踏まえ、人口減少が進行する中でも利用者数を維持することを目指します。
- ・路線バスは、民間事業者と連携しながら需要に応じた路線の再編によるサービスの向上と併せ、利用促進による収支率の改善等を目指し、利用者を増加させることを目指します。
- ・2024年（R6）以降は路線バス等利用者数にタクシーを活用した制度などの利用者を含みます。
 なお、計画策定時には路線バス利用者の増加を見込んで目標値を設定していましたが、新型コロナウイルスの流行とその後の生活様式の変化等により、利用状況は当初の見込みと異なる状況で推移しています。一方で、高齢者人口の増加に伴い、地域住民の移動手段を確保することは、引き続き本計画の重要な施策であると考えています。こうした背景から、今後は地域の公共交通手段となる路線バスの確保に加え、路線バスの代替として導入する公営タクシー制度などの利用者数も包括した「路線バス等利用者数」を指標として設定します。この「1,800人/日」という数値は第7次半田市総合計画の2030年（R12）の目標値に「2,000人/日」を考慮したものです。

指標3：洪水・高潮対策が充実していると思う市民の割合

(算定方法)

- ・市民の生活環境の現状や、今後のまちづくりについての意向を把握するため、18歳以上の市民の中から無作為に3,500人を抽出し、アンケート調査を実施しました。
- ・本指標では、お住まいの地域の洪水・高潮対策の充実に対して、「満足・まあ満足」と回答した人の割合を示しています。

指標4：財政力指数

(算定方法)

- ・半田市決算カードを用いて、当該年度までの財政力指数の3か年平均値を算出します。
- ・財政力指数が1.00を超えるほど財源に余裕ができ財政力は強くなると考えられています。

	基準財政収入額	÷	基準財政需要額	=	財政力指数
R6	20,404,933 千円	÷	21,353,122 千円	=	0.96
R5	20,075,130 千円	÷	20,725,146 千円	=	0.96
R4	19,856,328 千円	÷	20,586,641 千円	=	0.96

用語解説

あ行

あ	空き家バンク (あきやばんく)	空き家の賃貸・売却の希望者から申込みを受けた情報を空き家の利用希望者に紹介する制度。
---	--------------------	--------------------------------------------

か行

き	居住誘導区域 (きょじゅうゆうどうくいき)	商業・医療・福祉・子育て等の都市機能が維持されるよう居住を誘導し、人口密度を確保する区域。
	緊急輸送道路 (きんきゅうゆそうどうろ)	災害直後から発生する緊急輸送を円滑に行うために指定された道路。
こ	公共交通空白地域 (こうきょうこうつうくうはくちいき)	駅やバス停が一定の距離範囲内(駅から800m、バス停から300m)にない地域。
	公共交通ネットワーク (こうきょうこうつうねっとわーく)	鉄道・バスなどの公共交通を駅などの拠点や住宅間で結ぶネットワーク。
	工業専用地域 (こうぎょうせんようちいき)	都市計画法による用途地域の1つで、工業の業務の利便の増進を図る地域。住居等の建築はできない。
	工業地域 (こうぎょうちいき)	都市計画法による用途地域の1つで、主として工業の業務の利便の増進を図る地域。工場のほか住居や店舗も建てられるが、学校、病院、ホテル等は建築できない。
	高度利用 (こうどりよう)	高層な建物の誘導による効率的な土地利用を図るための施策。

さ行

し	市街化区域 (しがいかくいき)	都市計画区域のうち、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
	市街化調整区域 (しがいかちょうせいいくいき)	都市計画区域のうち、市街地としての開発や整備を抑制する区域。
	自然増減 (しぜんぞうげん)	出生と死亡による人口の増減。出生が死亡を上回る状況を「自然増」という。

自動車専用道路 (じどうしゃせんようどうろ)	都市高速道路や都市間高速道路、一般自動車等、自動車交通のための道路で、自動車以外は通ることができない。
社会増減 (しゃかいぞうげん)	住民が市外に転出することや市外から転入することによる人口の増減。市外へ出て行く人が多い状況を「転出超過」、市内へ入ってくる人が多い状況を「転入超過」という。
住宅セーフティネット (じゅうたくせーふていねっと)	自力では民間市場で住まいを確保することが困難な方々(住宅確保要配慮者)に対し、住まいの安定を保障する社会的な機能や役割のこと。
人口集中地区(DID) (じんこうしゅうちゅうちく(でいーあいでいー))	統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査の基本単位区等を基礎単位として、人口密度が4,000人/km ² 以上の基本単位区が隣接し、人口5,000人以上を有する地域。

た行

た	第一種中高層住居専用地域 (だいいっしゅちゅうこうそうじゅうきょせんようちいき)	都市計画法による用途地域の1つで、中高層住宅の良好な住環境を守るための地域。住宅のほか、病院や大学、500㎡までの店舗も建てられる。
	第一種低層住居専用地域 (だいいっしゅていそうじゅうきょせんようちいき)	都市計画法による用途地域の1つで、低層住宅の良好な住環境を守るための地域。住宅のほか、診療所、保育所・幼稚園等は建てられるが、店舗や病院等は建てられない。
	第二種中高層住居専用地域 (だいにしゅちゅうこうそうじゅうきょせんようちいき)	都市計画法による用途地域の1つで、主に中高層住宅の良好な住環境を守るための地域。病院や大学のほか、1,500㎡までの店舗や事務所等の必要な利便施設も建てられる。
	タイムライン (たいむらいん)	災害の発生を前提に、防災関係機関が連携して災害時に発生する状況を予め想定し共有した上で、「いつ」、「誰が」、「何をするか」に着目して、防災行動とその実施主体を時系列で整理した計画
ち	地価公示 (ちかこうじ)	地価公示法に基づき、国土交通省が毎年1回公示する標準地の価格のことで、土地の取引の目安となる。
	地形地物 (ちけいちぶつ)	土地の形状や地上にあるもの。

と	特別用途地区 (とくべつようとちく)	用途地域内の一定の地区において、建築物の制限等により、地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図る地区。用途地域の指定を補完して定める地区。特別用途地区内では、建築物の制限又は禁止に関して必要な規定が、地方公共団体の条例で定められる。
	都市機能増進施設 (としきのうぞうしんしせつ)	居住者の共同の福祉や生活の利便性を向上させる商業・福祉・子育て等の施設。
	都市機能誘導区域 (としきのうゆうどうくいき)	商業・福祉・子育て等の都市機能を拠点に誘導し、集積を図る区域。
	都市計画運用指針 (としけいかくうんようしん)	都市計画制度の運用に関して原則的な考え方が示された国土交通省が定める指針。
	都市計画区域 (としけいかくくいき)	都市計画法第5条に規定された、一体の都市として総合的に整備・開発・保全する必要がある区域。
	土地区画整理事業 (とちくかくせいりじぎょう)	公共施設の整備と宅地の利用増進を進めるため、土地区画整理法に基づいて、土地の区画の形成の変更と公共施設の整備を行う事業。

は行

は	ハザードマップ (はざーどまっぷ)	地震や津波、高潮等の自然災害が発生した場合の災害想定区域や避難場所等、避難経路を示した地図。
ひ	避難行動要支援者 (ひなんこうどうようしえんしゃ)	災害発生時や災害発生のおそれがあるとき、自ら避難することが困難であり、円滑で迅速な避難を行うために支援を要する人。
ふ	フラット35 (ふらっとさんじゅうご)	民間金融機関と住宅金融支援機構が提携して提供する、最大35年の全期間固定金利の住宅ローン。

や行

ゆ	誘導施設 (ゆうどうしせつ)	都市機能誘導区域に立地を誘導すべき都市機能増進施設。
---	-------------------	----------------------------

よ	用途地域 (ようちいき)	機能的な都市活動と良好な都市環境の保護を目的に、住居や商業・工業等の都市の諸機能を適切に配分するため、土地利用上の区分を行うもの。用途や形態、密度等の規制を通して、目的にあった建築物を誘導するために指定するもの。本市では、第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域の11種類の用途地域を指定している。
---	-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ら行

れ	連続立体交差事業 (れんぞくりたいこうさじぎょう)	鉄道を高架化または地下化することにより、道路と交差する複数の踏切を除去し、道路交通の円滑化を図る事業。
---	------------------------------	-----------------------------------------------------

半田市立地適正化計画の変遷

半田市都市計画マスタープランの一部に位置づけられる半田市立地適正化計画は、令和3年(2021年)に策定しました。

令和3年度～令和22年度(2021年3月～2041年3月) ※令和8年度：防災指針を追加

▼都市計画マスタープラン：半田市都市計画マスタープラン(令和12年目標)

▼都市づくりの理念

生涯にわたり暮らしたいと思う都市・はんだ

「若い世代」が一生をイメージできる魅力的な都市

「高齢者」が安心して暮らせる都市