

第 9 章

目標値の設定

- | | | |
|---|-------------------------|---------|
| ① | 目標値の設定 | P 1 7 3 |
| ② | 目標値の達成により
期待できる効果の検証 | P 1 7 6 |

長崎市立地適正化計画

1 目標値の設定

『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』（長崎らしい「集約（コンパクト）」と「連携（ネットワーク）」で支えあう都市づくり）の実現をめざし、『コンパクト』と『ネットワーク』の2つの指標及び『防災指針』における3つの指標について、目標値を設定します。

指標1 コンパクト（居住誘導区域内の人口密度）

○安全・安心で快適な暮らしが続けられる区域（居住誘導区域）の人口密度を維持

	H28 時点※1	現況値(R2)※2	トレンド値(R17)※3	目標値(R17)
居住誘導区域内	69.2 人/ha	66.0 人/ha	56.6 人/ha	60 人/ha※4
市街化区域内(参考)	61.2 人/ha	58.7 人/ha	50.4 人/ha	—

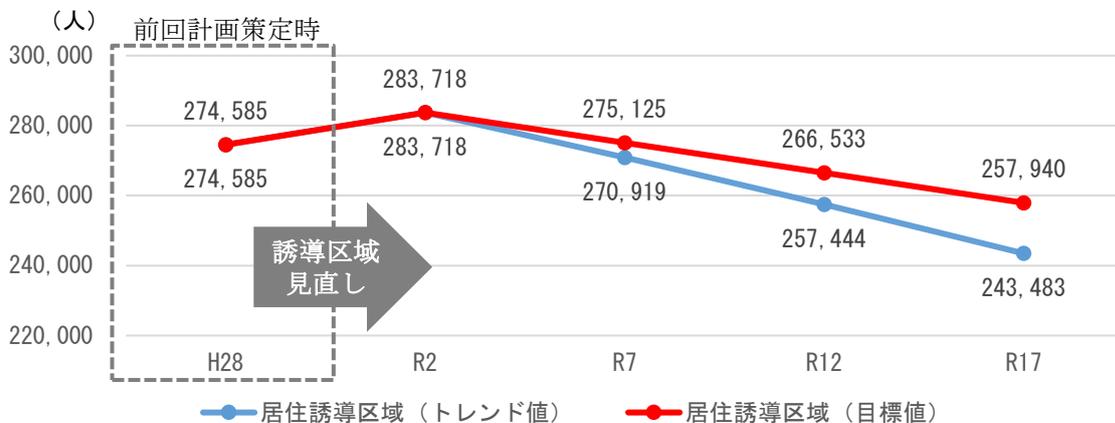
区域	面積 (ha)	人口 (人)	
		令和 2 年 (実績値)	令和 17 年 (目標値)
居住誘導区域	4,299 ha	283,718 人 (66.0 人/ha)	257,940 人 (60.0 人/ha)
	市街化区域面積の 約 69%	市街化区域人口の 約 78%	市街化区域人口の 約 82%
市街化区域	6,225 ha	(実績値) 365,692 人 (58.7 人/ha)	(トレンド値) 313,832 人 (50.4 人/ha)

※1 H28 住民基本台帳により算出。

※2 R2 住民基本台帳により算出。

※3 トrend値とは、現状の動態のまま推移した（誘導施策等を考慮しない）場合の値で国立社会保障人口問題研究所の推計を基に独自に算出。

※4 都市計画区域マスタープランにおける区域区分を必要とする人口密度 60 人/ha を居住誘導区域内の目標人口密度とします。



指標2 ネットワーク（公共交通利便区域の人口カバー率）

○高齢者等の誰もが移動しやすい公共交通利便区域の人口カバー率^{※1}を維持

	H28 時点 ^{※3}	現況値(R2) ^{※2}	目標値(R17)
居住誘導区域内	92 %	89 %	約90 % ^{※5}
市街化区域内（参考）	89 %	86 %	—

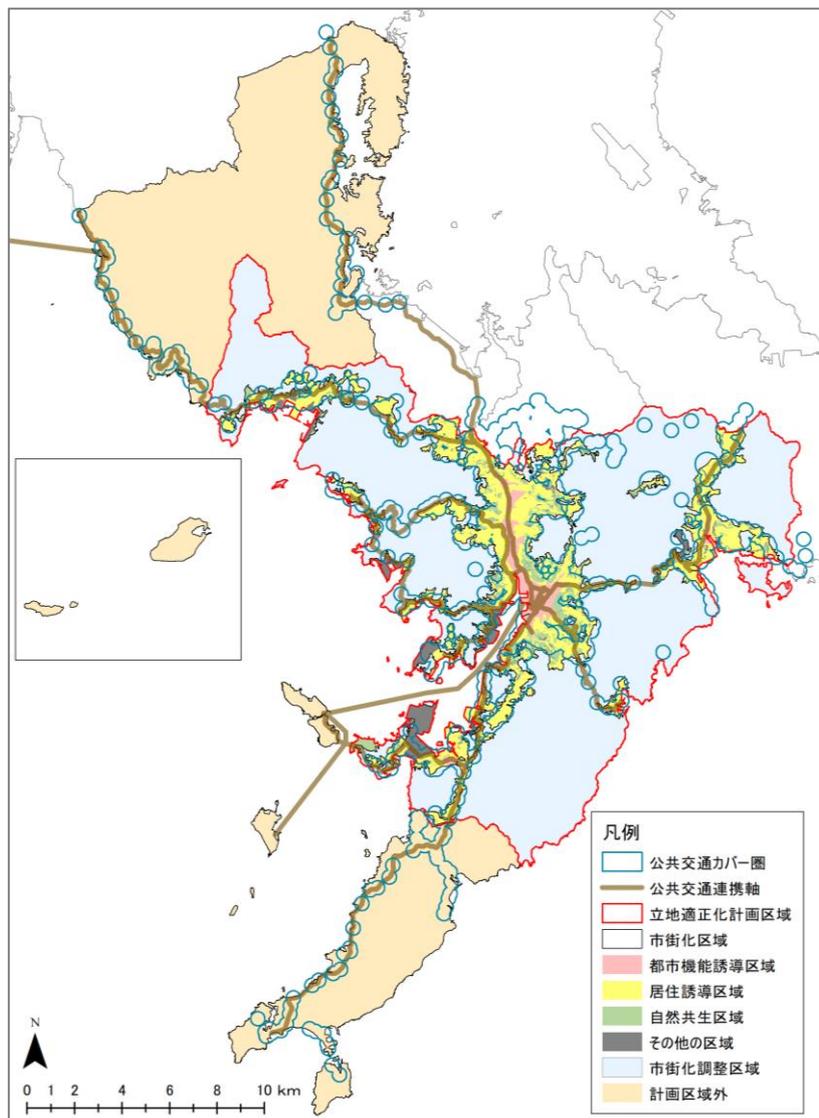
※1 各区域における公共交通利便区域^{※2}内の人口（居住誘導区域又は市街化区域）全体の人口

※2 公共交通利便区域とは、①鉄道駅及び路面電車電停から半径500m圏内又は②1日30本（平日）以上運行されているバス路線の沿線300m圏内（平均勾配10度以上のバス停は150m圏内）の区域

※3 H28 住民基本台帳により算出。

※4 R2 住民基本台帳より算出。

※5 市街化区域内（H28）の公共交通利便区域の人口カバー率と同等の割合を目標値（約表示）とする。また、長崎市公共交通総合計画及び長崎市地域公共交通計画の見直しの際には、必要に応じて目標値の見直しを検討する。



長崎市立地適正化計画

防災指針における目標値は上位計画である長崎市第五次総合計画の目標値と連携しており、当該計画の更新に合わせて進捗管理を行います。

防災指針：指標 1 自主防災組織結成促進

	基準値（令和 2 年度）※	目標値（令和 7 年度）※
自主防災組織活動カバー率	69.3 %	76.8 %

※ 長崎市第五次総合計画より

防災指針：指標 2 防災情報の発信

	基準値（令和 2 年度）※	目標値（令和 7 年度）※
防災メール・防災アプリの登録者数	92,000 人	142,000 人

※ 長崎市第五次総合計画より

防災指針：目標 3 建築物の耐震化対策

	基準値（令和 2 年度）※	目標値（令和 7 年度）※
住宅の耐震化（耐震化率）	83.3 %	90.0 %

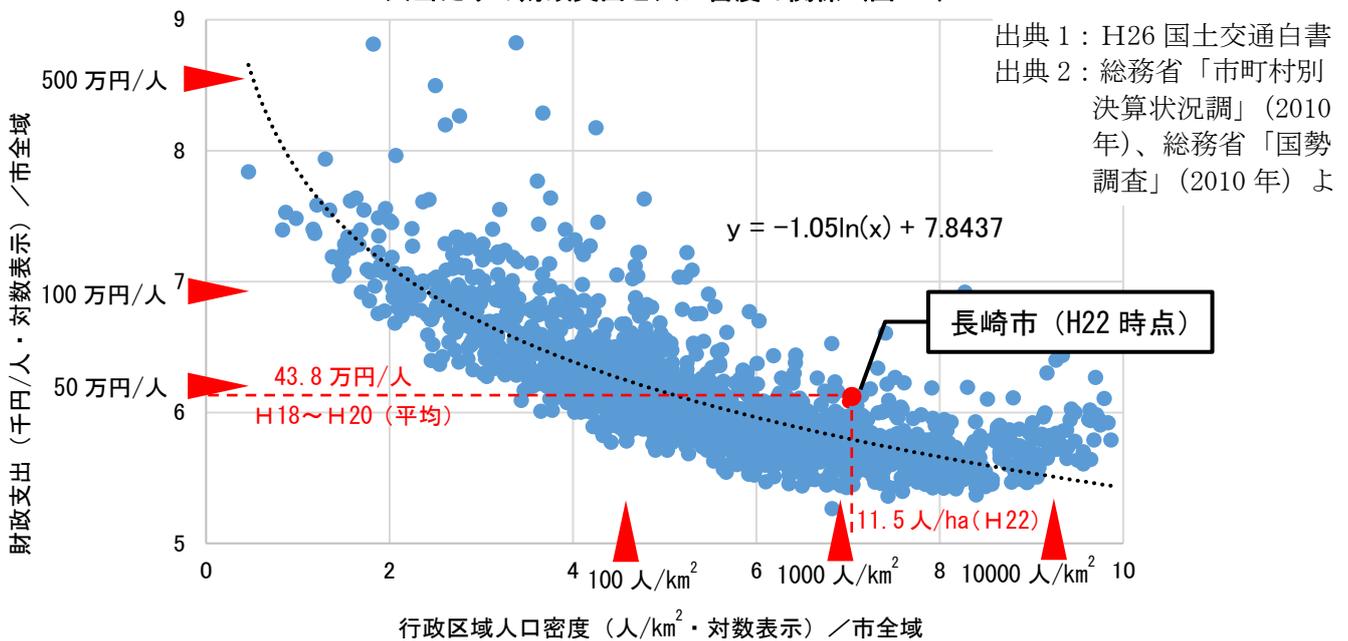
※ 長崎市第五次総合計画より

2 目標値の達成により期待できる効果の検証

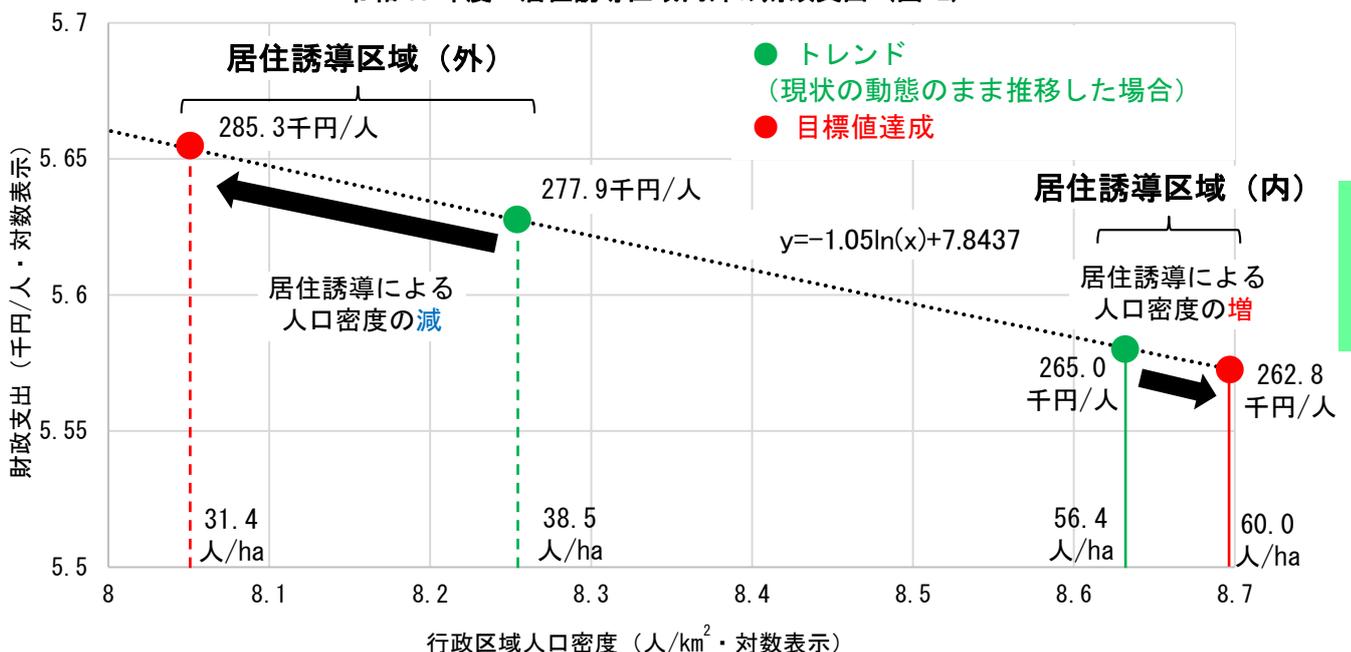
(1) 財政支出の縮減による行財政の改善

国土交通白書によると、人口密度と一人当たりの財政支出は相関関係（図-1）があることから、目標年次（令和17年度）の長崎市における人口密度と一人当たりの財政支出の関係を試算した結果は、図-2のとおりです。目標年次（令和17年度）に目標とする人口密度を維持できた場合（60人/ha）と現状の動態のまま人口密度が減少した場合（56.4人/ha）の財政支出を比較すると、人口密度により算出される全国平均的な効果だけでも20年間で約22億円の縮減が期待でき、併せて長崎市特有の地形的制約が軽減されることによる効果（斜面地でのゴミ出しや介護、防災活動などの効率化）も期待できます。

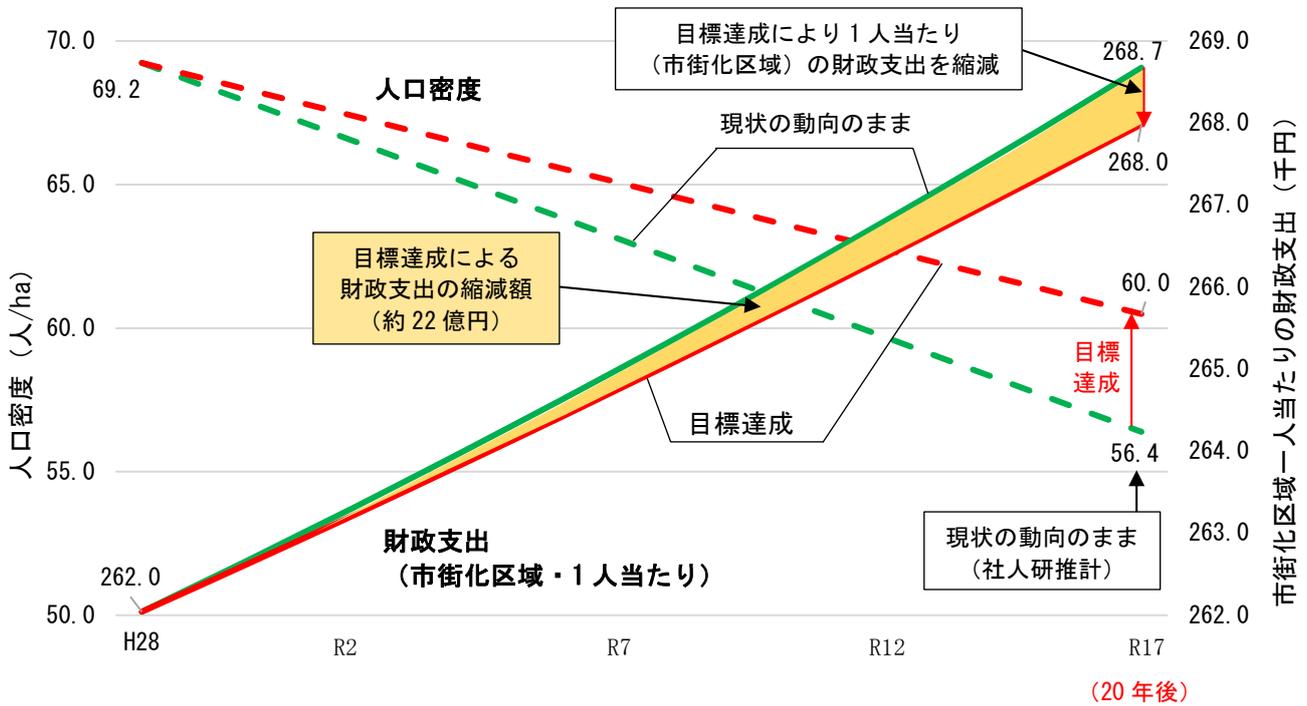
1人当たりの財政支出と人口密度の関係（図-1）



令和17年度 居住誘導区域内外の財政支出（図-2）



長崎市の目標年次（令和 17 年度）の人口密度と財政支出の関係（図-3）



	市街化区域内人口（人）		居住誘導区域内人口（人）		居住誘導区域外人口（人）	
	H28	①R17	H28	②R17	H28	③R17
トレンド (現状の動態のまま推移した場合)	383,363	312,210	274,585	223,621	108,778	88,589
目標値達成				239,900		72,310

	R17 財政支出（千円/人）		R17 財政支出（百万円）		合計（百万円） （⑥+⑦）	R17 財政支出 （千円/人）
	④内	⑤外	⑥内（②×④）	⑦外（③×⑤）		
トレンド (現状の動態のまま推移した場合)	265.0	277.9	59,263	24,620	⑧ 83,883	⑧/① 268.7
目標値達成	262.8	285.3	63,039	20,628	⑨ 83,667	⑨/① 268.0
効果（⑧-⑨）/年					216	0.7

○財政支出の縮減額(20年間)

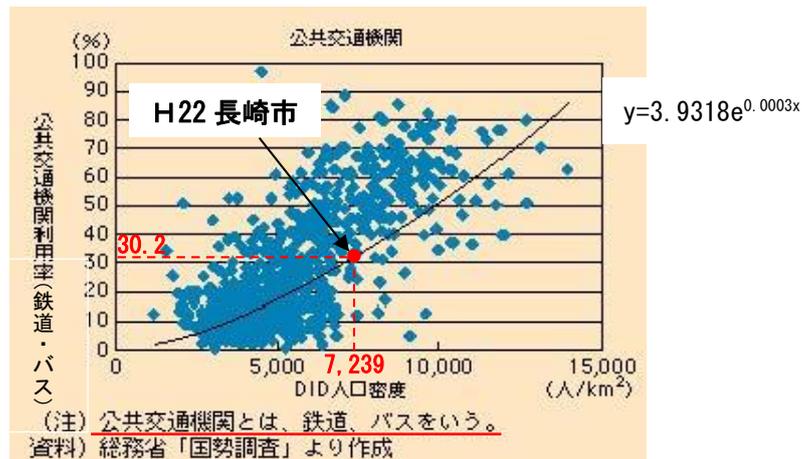
(268.7-268.0)千円/年・人×312,210人(R17市街化区域内人口)×20年×1/2≒約22億円

○目標値を達成するためには、居住誘導区域外から20年間で約16,000人(約800人/年)の誘導が必要

(2) 利用率の向上による公共交通の維持

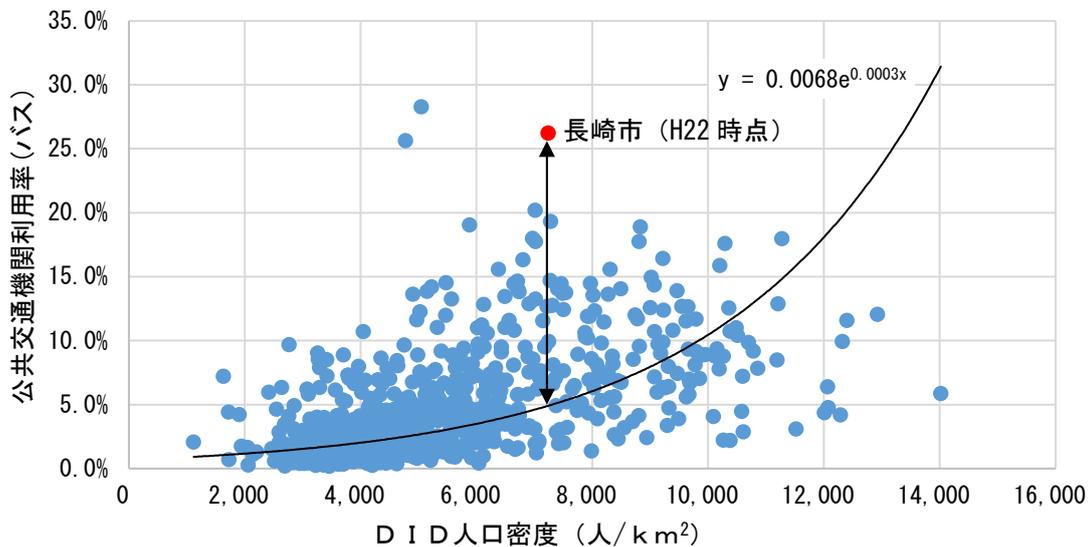
国土交通白書では、人口集中地区（D I D）を有する都市の人口密度と公共交通機関（鉄道、バス）の利用率から相関関係（図-4）が示されています。「第2章 現状把握及び将来の見通し」（公共交通）から長崎市は鉄道利用者に対してバス利用者の割合が高く、バスは主たる公共交通機関であり、また、減少傾向が最も顕著であることから、バスのみの利用率との関係を図-5 のとおり整理しました。

公共交通機関利用率と人口密度の関係（鉄道・バス）（図-4）



出典：H19 国土交通白書

公共交通機関利用率と人口密度の関係（バスのみ）（図-5）



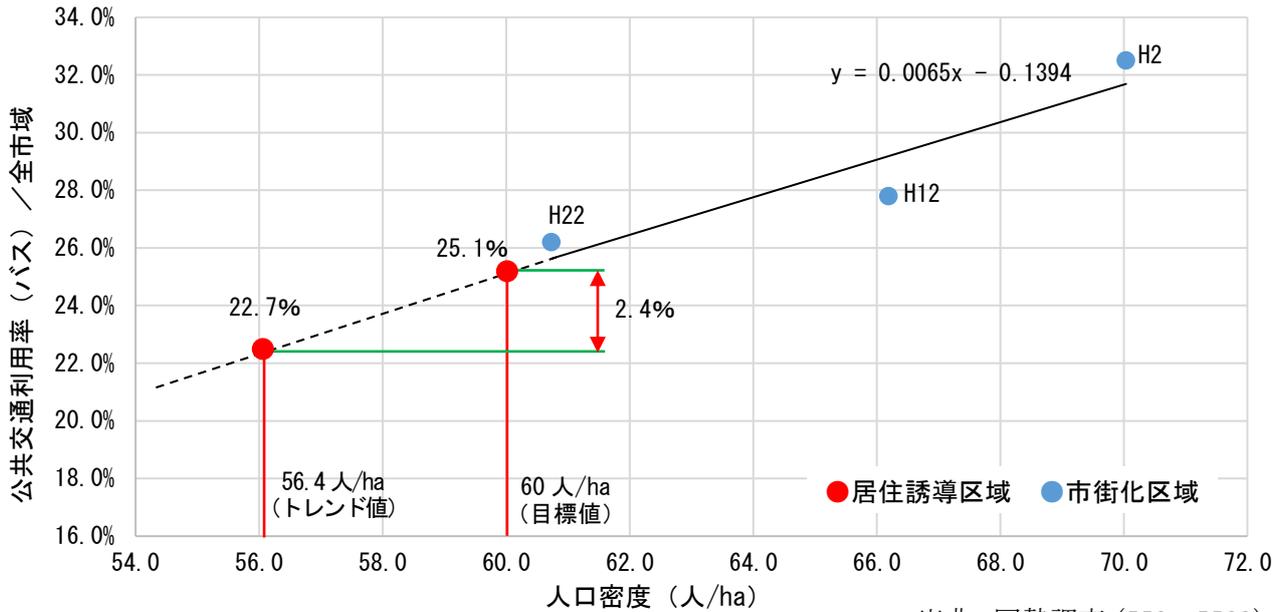
出典：H22 国勢調査結果から独自に作成

図-5 から長崎市は全国的にバス利用率が高く、特異値を示しているため、図-6 のとおり、前回計画策定時に行われた国勢調査の大規模調査（H2～H22）における長崎市のバス利用率と市街化区域の人口密度の相関関係を整理しました。

長崎市立地適正化計画

目標年次（令和 17 年度）に目標とする人口密度を維持できた場合（60 人／ha）と現状の動態のまま人口密度が減少した場合（56.4 人／ha）の公共交通機関利用率を比較すると 2.4%の利用者（20 年間で約 9 万人）の減少が抑制でき、居住誘導区域内における公共交通の路線や便数の維持につながることを期待できます。

長崎市の公共交通機関利用率と人口密度の関係（バスのみ）（図-6）



20 年後 (R17 時点)	居住誘導区域内（H28 時点）		②公共交通 機関利用率	利用者数 (①×②)
	①人口	人口密度		
③現状の動態のまま (トレンド)	223,621 人	56.4 人／ha	22.7 %	50,762 人／年
④目標達成	239,900 人	60 人／ha	25.1 %	60,215 人／年
効果 (④-③)	—	—	2.4 % (減少抑制)	9,453 人／年

○減少抑制が期待できる利用者数(20年間)＝9,453 人／年×20 年×1/2＝94,530 人