

## 8. 計画の目標

### 8-1 目標値の設定

立地適正化計画の策定により、必要な施設が必要な地域に誘導されるとともに、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくりを進め、少子超高齢社会が進行する中、できる限り現在の人口規模を維持しつつ、商業や福祉といった生活サービス機能の維持・向上を図り、持続可能な安定的な都市運営をめざします。

人口規模の維持に当たっては、中心市街地等の都市機能の集積を促進し、同時に誰もが使いやすい公共交通網の構築により安心して暮らせる魅力あるまちづくりを進めるとともに、「佐世保まち・ひと・しごと創生総合戦略」に定めた観光や教育政策を推進することで都市としての優位性を高め、交流・定住人口の増加等につなげます。

そこで、20年後も持続可能な都市となるよう、本計画の目標値を以下に示すとおり設定します。

表 達成度を確認する指標と目標値の設定

指標	定義	計画と目標値の関連性	従前値	目標値
誘導施設の充足度	各都市機能誘導区域における誘導施設の充足率	各都市機能誘導区域における誘導施策の実施効果を誘導施設の充足率により測定する。	都市核：100% 地域核：92% (令和元年度)	都市核：100% 地域核：100% (令和20年度)
居住誘導区域内人口密度	居住誘導区域全体の可住地人口密度	居住誘導区域と誘導施策の実施効果を人口密度により測定する。	65.8人/ha (平成27年)	60.0人/ha※1 (令和20年度)
歩行者通行量	中心商店街の調査地点6ヶ所の通行量 (佐世保商工会議所 中心市街地通行量調査)	都市機能誘導区域（佐世保中央）における誘導施策による波及効果を歩行者通行量により測定する。	休日：51,790人 平日：46,679人 (令和元年)	50,000人 (平日・休日平均) (令和20年)
都市部における地価の変動率	都市部における地価の変動率 (対前年度比)	都市機能誘導区域及び居住誘導区域における誘導施策による波及効果を主要地点の地価の変動率により測定する。 ※総合計画の目標を活用	▲1.1% (平成30年度)	0% (令和20年度)
基幹的な公共交通ネットワークの充足度	都市核・地域核・生活核が鉄道又は路線バスで結ばれている割合	都市機能と公共交通の利便性が確保されている状況を測定する。 ※公共交通網形成計画の目標を活用。	100% (平成30年度)	100% (令和20年)
公共交通ネットワークの利用状況	通勤・通学における公共交通の分担率	居住誘導区域と誘導施策の実施効果を公共交通の基幹的な役割における分担率により測定する。 ※公共交通網形成計画の目標を活用。	18.5% (平成30年度)	20.0% (令和20年度)

※1：特に施策を講じない場合、居住誘導区域の人口密度は57.9人/ha（H47）と予想される。

※2：従前の佐世保中央の指標と同程度。

目標値のうち、居住誘導区域内の人口密度については、現在の趨勢のまま推移した場合には、居住誘導区域の指定を検討する区域Aにおいては平成47年に60.9人/ha、区域Bにおいては54.9人/haとなり、総合すると57.9人/haとなります。これを、60人/haに上げるには、3,806人、立地適正化計画に基づく施策の効果として居住誘導区域内に誘導する必要があります。

なお、60人/haという人口密度は、都市計画運用指針において、市街化区域の住宅用地においては「土地利用密度の低い地域であっても1ha当たり60人以上とすることを基本とすることが望ましい。」とされている値になります。

表 現在の趨勢のまま推移した場合の居住誘導区域内の人口密度

佐世保中央	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	24,982	21,279	261.3	361.5	95.6	81.4	69.1	58.9
居住誘導指定検討区域B	29,829	24,660	329.0	438.0	90.7	75.0	68.1	56.3

相浦	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	5,437	5,270	64.1	92.0	84.8	82.2	59.1	57.3
居住誘導指定検討区域B	1,817	1,768	18.1	23.4	100.1	97.4	77.6	75.5

大野	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	1,234	1,133	13.4	18.3	92.3	84.7	67.5	62.0
居住誘導指定検討区域B	11,314	9,904	127.0	170.4	89.1	78.0	66.4	58.1

中里	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	1,550	1,492	23.2	29.9	67.0	64.4	51.9	49.9
居住誘導指定検討区域B	3,372	2,925	42.1	58.3	80.2	69.5	57.8	50.2

柚木	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	45	36	0.3	0.5	149.8	121.2	82.8	67.0
居住誘導指定検討区域B	961	787	15.7	24.0	61.4	50.3	40.1	32.8

日宇	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	4,974	4,593	57.9	86.1	85.9	79.4	57.8	53.3
居住誘導指定検討区域B	9,524	8,282	126.8	169.8	75.1	65.3	56.1	48.8

早岐	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	19,143	18,203	188.8	261.2	101.4	96.4	73.3	69.7
居住誘導指定検討区域B	2,481	2,176	28.3	35.7	87.7	76.9	69.5	60.9

江上	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	2,355	2,187	27.7	39.7	85.1	79.0	59.3	55.0
居住誘導指定検討区域B	0	0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0

三川内	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	175	154	2.3	3.1	75.8	66.8	55.9	49.3
居住誘導指定検討区域B	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

佐世保市計	人口(人)		面積(ha)		可住地人口密度(人/ha)		人口密度(人/ha)	
	H27	H47	可住地	全域	H27	H47	H27	H47
居住誘導指定検討区域A	59,896	54,347	638.9	892.4	93.7	85.1	67.1	60.9
居住誘導指定検討区域B	59,299	50,502	686.9	919.8	86.3	73.5	64.5	54.9
居住誘導指定検討区域A+B	119,194	104,849	1,326	1,812	89.9	79.1	65.8	57.9

## 8-2 計画の展開による大きな社会目標の達成

立地適正化計画に基づく今後のまちづくりの展開においては、以下の目標への寄与や先端技術を取り入れた経済・社会・環境の好循環につながる取り組みが求められ、これらの視点を含め取り組みを具体的な展開を図ります。

### ■ SDGs

SDGsとは「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称で、2015年9月の国連サミットで採択され、国連加盟193か国が2016年から2030年の15年間で達成するために掲げた目標。

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



### <立地適正化計画に特に関連する Goal と Target>



9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。



11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。

11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。

11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。



11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。

13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

出典：経済産業省「2018年版ものづくり白書」

## ■ Society5.0

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）。

Society 5.0 で実現する社会は、IoT（Internet of Things）で全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報が共有され、今までにない新たな価値を生み出すことで、これらの課題や困難を克服します。また、人工知能（AI）により、必要な情報が必要な時に提供されるようになり、ロボットや自動走行車などの技術で、少子高齢化、地方の過疎化、貧富の格差などの課題が克服されます。社会の変革（イノベーション）を通じて、これまでの閉塞感を打破し、希望の持てる社会、世代を超えて互いに尊重し合あえる社会、一人一人が快適で活躍できる社会となる。



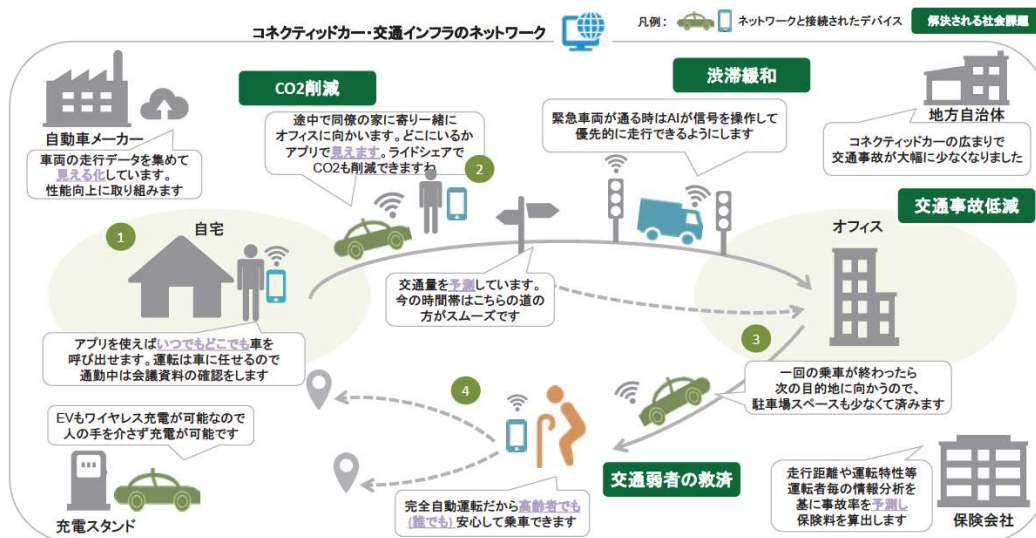
出典：内閣府

## ■ CASE

「移動する」ことを担う中心的な産業である自動車産業においては、今日、CASE といわれる「Connectivity（つながる）」

「Autonomous（自動化）」「Shared & Service（利活用）」「Electric（電動化）」が大きな潮流となっており、これらへの対応に向けて業種の垣根を越えて、様々な“つながり”による取組が見られる。これにより、「自ら運転する」という体験から、「車内環境を楽しむ」という体験に求める価値が移行したり、「車は所有するもの」という考え方が薄まり、「必要なときに呼び出すとやってきて、目的地まで自動的に運んでくれ、目的地に着いたら別の利用者のところに自動的に向かうもの」といった変化がもたらされる。

図 134-3 「完全自動運転カーシェア社会」のイメージ



資料：経済産業省作成

出典：経済産業省「2018年版ものづくり白書」

### 8-3 計画の評価と見直し

本計画に基づき効率的、効果的にまちづくりを進めるため、国・県等との連携、庁内組織や都市再生協議会、都市計画審議会等との横断的な連携・調整を図るとともに、計画策定後の市民ニーズや都市の情勢変化をきめ細かく観察しながら必要な施策事業やその内容を適切に吟味し、決定し実践していくOODAサイクルの考え方を踏まえ、事業推進を図ります。

個別の取組については、本計画の推進に資する民間の活動等も踏まえ公民連携を図りながら具体化し、必要に応じて都市再生整備計画等の事業計画を策定し推進することとします。

立地適正化計画は、概ね5年毎に、都市計画基礎調査や各種統計等のデータを活用し、施策の状況についての調査、分析及び評価を行い、必要に応じて見直しを行います。

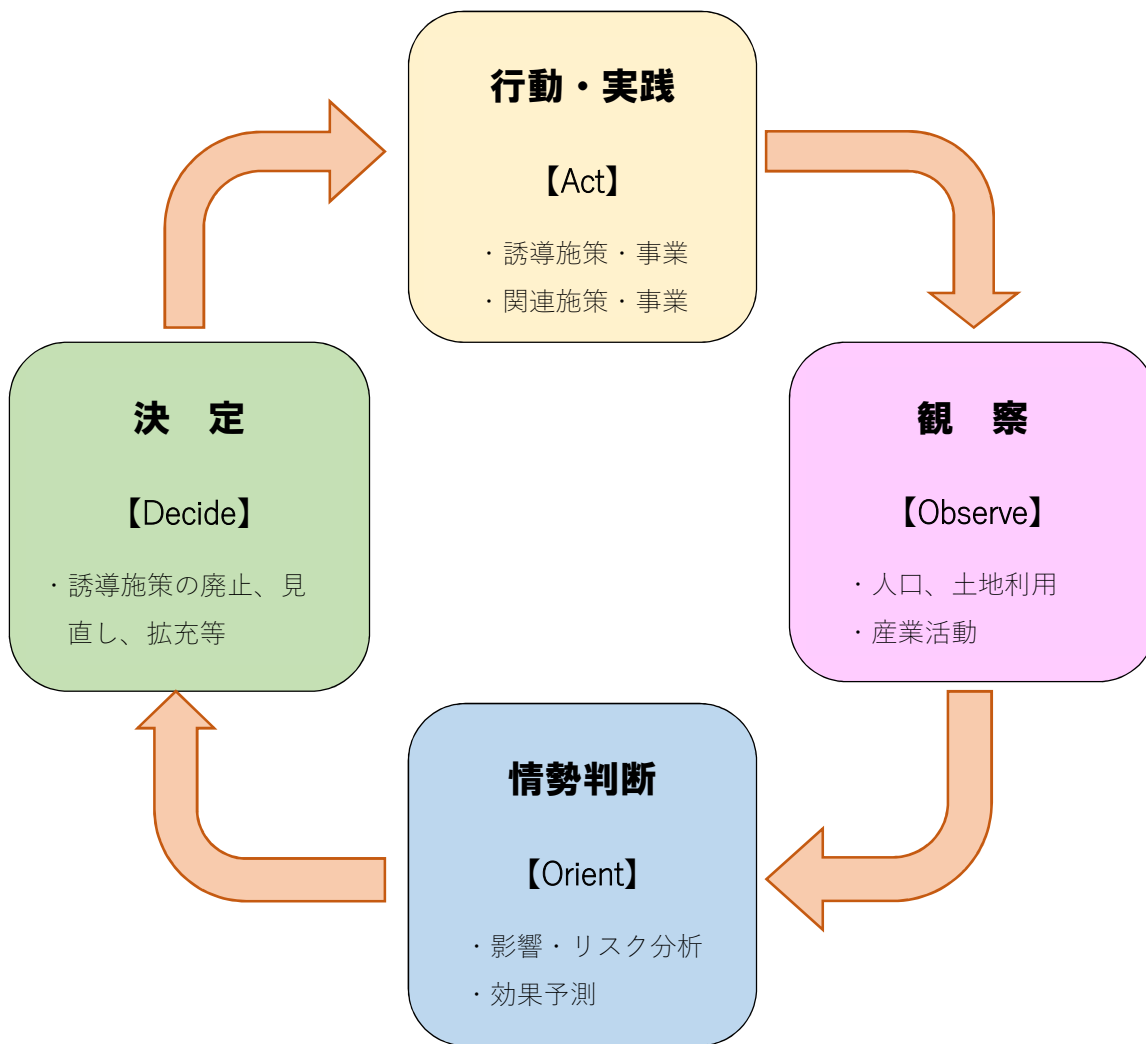


図 OODAサイクルによる事業推進のイメージ