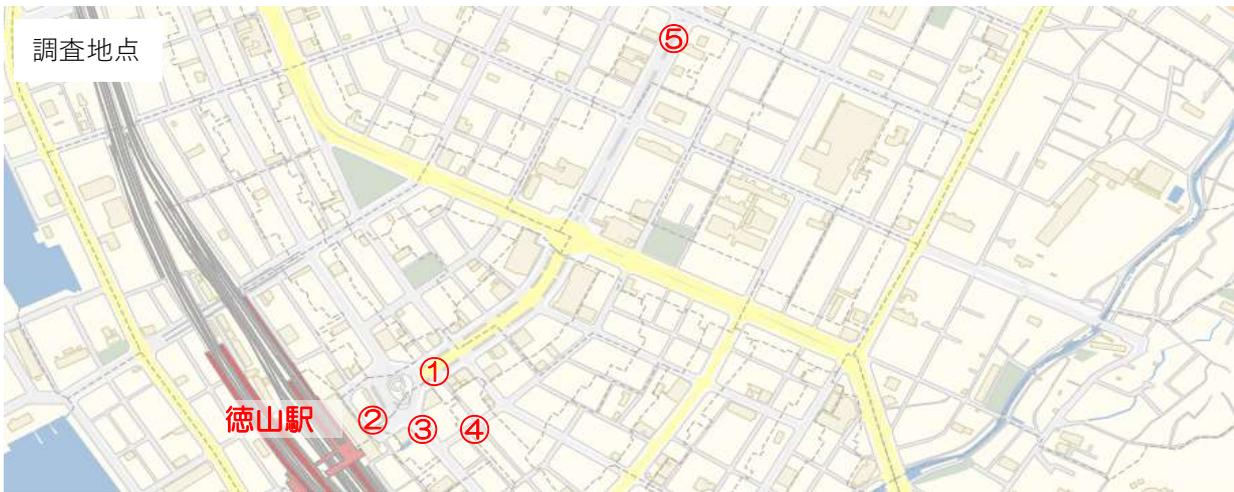


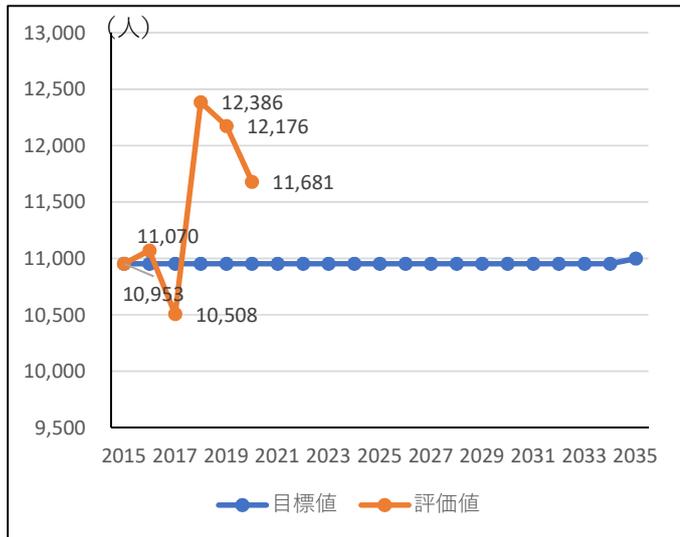
Check : 周南市立地適正化計画に記載した目標の達成状況 指標 1

(1) 都市機能に関する目標

指標 1	歩行者等通行量 (徳山) 5箇所10~19時		
基準値 平成27 (2015) 年度	10,953人	目標値 令和17 (2035) 年度	11,000人
目標値の考え方	現状値を維持する観点で設定		
実施主体	中心市街地活性化推進課		
データの計測手法と 評価値の求め方	調査地点 : 「周南市中心市街地活性化基本計画」における歩行者・自転車通行量調査の調査地点15箇所の内、①広島銀行前、②フタバフルーツパーラー前、③どさんこ前、④エムラ前、⑤グランドール徳山前 (岐山通) の計5地点 調査時期 : 10月~12月 評価値の求め方 : 平日 (1日) 10時から19時の計測結果の合算から算出		

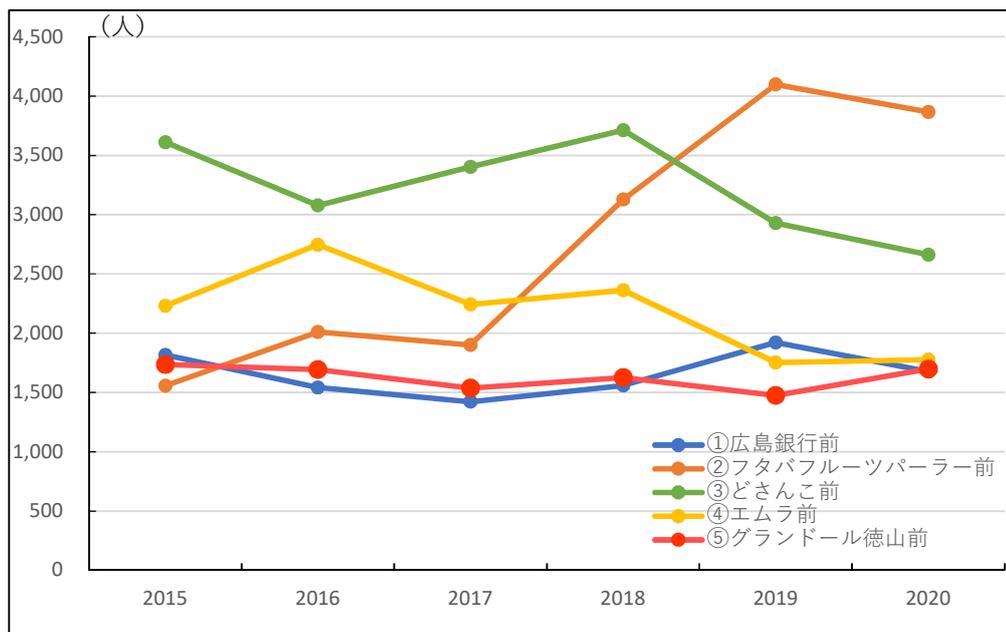


評価値		目標達成度
平成27 (2015) 年度	10,953 人	—
平成28 (2016) 年度	11,070 人	○
平成29 (2017) 年度	10,508 人	△
平成30 (2018) 年度	12,386 人	○
令和元 (2019) 年度	12,176 人	○
令和2 (2020) 年度	11,681 人	○
令和3 (2021) 年度	人	



目標達成度の理由	その他特記事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成30年2月に徳山駅前賑わい交流施設が開館し、同年10月末に徳山駅北口駅前広場が完成した。賑わい交流施設に来館する人が増え、また駅前広場が人が交流しやすい空間となったことにより、歩行者等の通行量が増え、平成30年度以降は目標を達成できたと考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各調査地点ごとの歩行者等通行量をみると、賑わい交流施設前の②で増加しているが、その他の地点では、横ばいか減少しているため、賑わい交流施設で創出された賑わいを周辺に波及する取組が必要と考えられる。</li> <li>再開発事業が予定されており、その効果が期待される。</li> </ul>

各地点ごと	①広島銀行前	②フタバフルーツパーラー前	③どさんこ前	④エムラ前	⑤グランドール徳山前
平成27 (2015) 年度	1,818	1,557	3,611	2,231	1,736
平成28 (2016) 年度	1,542	2,010	3,079	2,746	1,693
平成29 (2017) 年度	1,422	1,901	3,403	2,244	1,538
平成30 (2018) 年度	1,558	3,128	3,713	2,362	1,625
令和元 (2019) 年度	1,922	4,098	2,929	1,753	1,474
令和2 (2020) 年度	1,675	3,866	2,663	1,778	1,699
令和3 (2021) 年度					

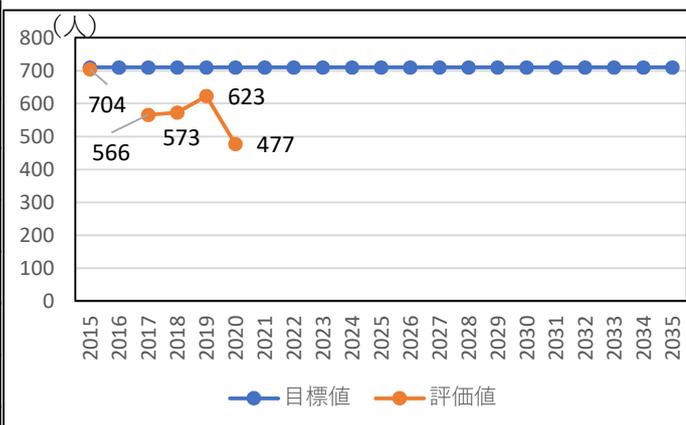


(1) 都市機能に関する目標

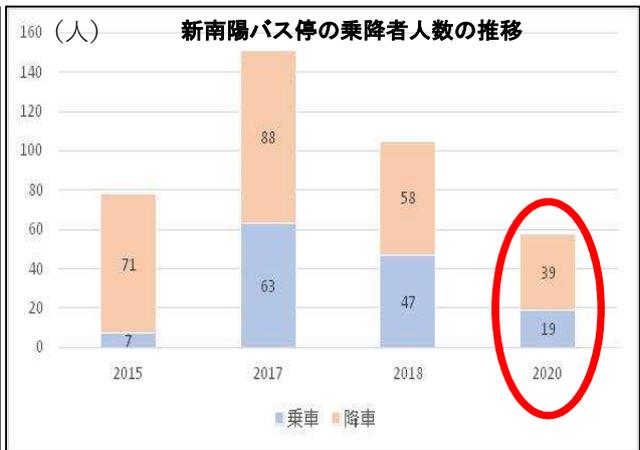
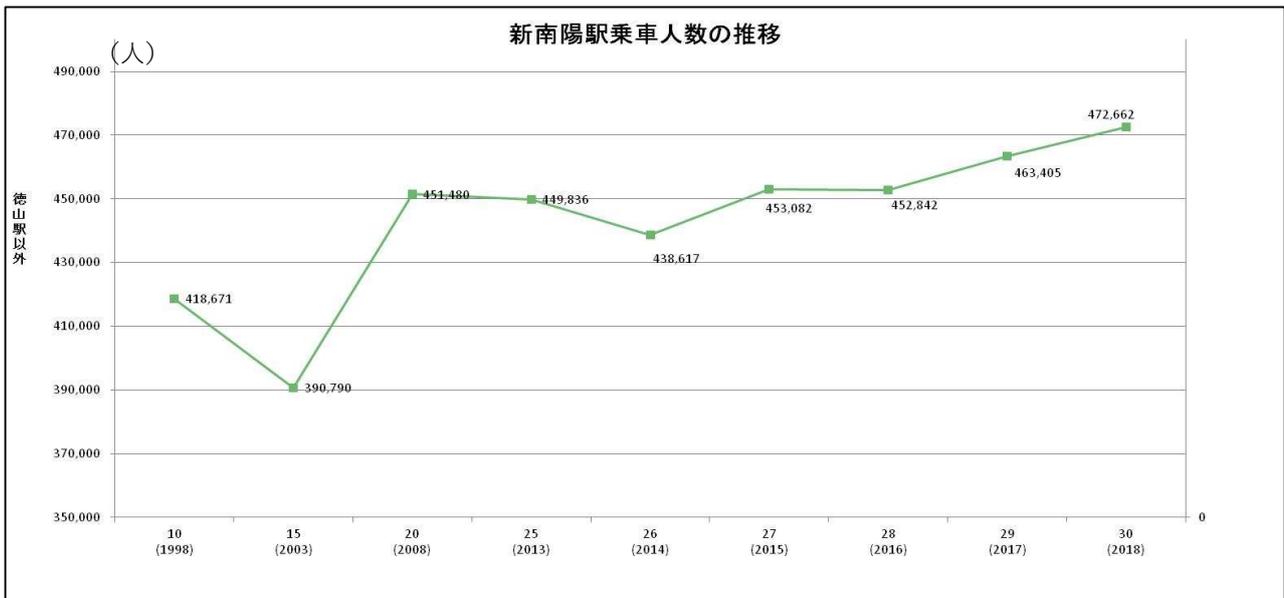
指標 1	歩行者等通行量（新南陽） 1 箇所 8～18時		
基準値 平成27（2015）年度	704人	目標値 令和17（2035）年度	710人
目標値の考え方	現状値を維持する観点で設定		
実施主体	都市政策課		
データの計測手法と 評価値の求め方	調査地点：新南陽駅前広場の西側歩道の1箇所 調査時期：10から11月 評価値の求め方：平日（1日）8時から18時の2方向の歩行者・自転車通行量を計測 (1) 駅⇒永源山方面 (2) 永源山⇒駅方面		



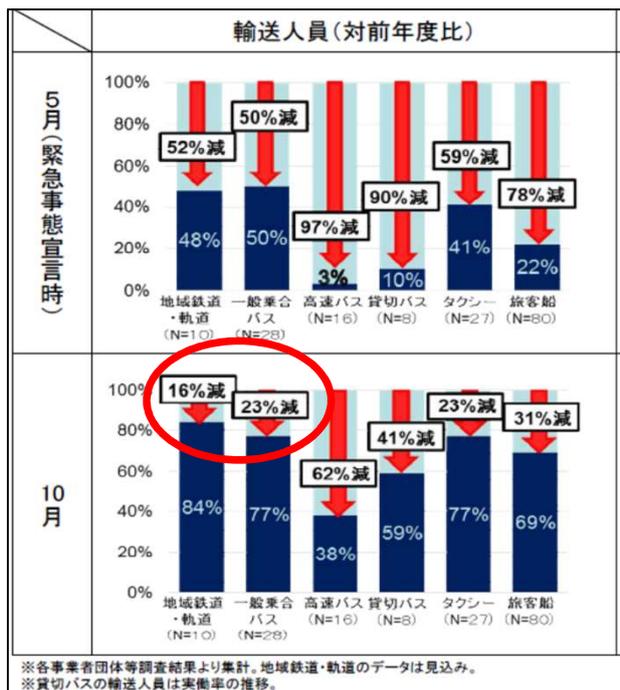
評価値	目標達成度
平成27（2015）年度 704人	—
平成28（2016）年度 —人	—
平成29（2017）年度 566人	×
平成30（2018）年度 573人	×
令和元（2019）年度 623人	×
令和2（2020）年度 477人	×
令和3（2021）年度 人	



目標達成度の理由	その他特記事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年度以降、目標値を下回っている。</li> <li>平成29年度から令和元年度は増加傾向であり、新南陽駅乗車人数の増加傾向が要因の1つとして考えられる。</li> <li>令和2年度については、新南陽高校の定員数や新南陽バス停の乗降者人数の減少傾向、また、コロナ禍の影響で中国地方の公共交通利用者が2割程度減少した影響が新南陽駅でもありと考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年3月に、交通結節点の機能強化を図るため、新南陽駅舎前に路線バス乗降場所の設置、スロープ、トイレ、身障者用駐車場の新設、駐輪場70台分の増設工事が完了したため、通行量の増加が期待される。</li> </ul>



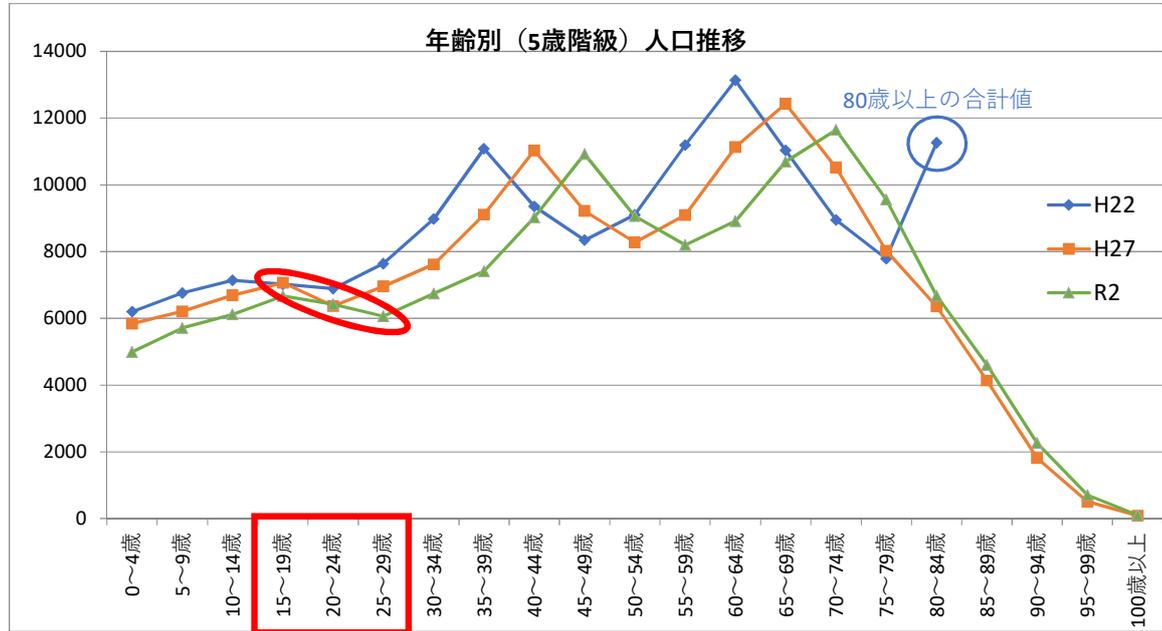
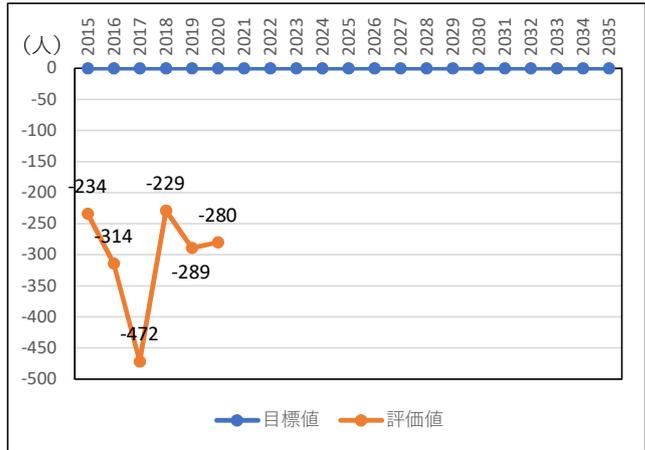
新型コロナウイルス感染症による、中国地方における公共交通事業者への影響について（中国運輸局）



(1) 都市機能に関する目標

指標3	20～39歳人口の社会増減数		
基準値 平成27(2015)年度	-234人	目標値 令和17(2035)年度	0人
目標値の考え方	社会減から0を目指して設定		
実施主体	都市政策課		
データの計測手法と評価値の求め方	総務省「住民基本台帳人口移動報告」の「年齢(5歳階級)、男女別転入超過数-全国、都道府県、市区町村」の20～39歳の転出超過数。		

評価値	目標達成度
平成27(2015)年度	-234人 ×
平成28(2016)年度	-314人 ×
平成29(2017)年度	-472人 ×
平成30(2018)年度	-229人 ×
令和元(2019)年度	-289人 ×
令和2(2020)年度	-280人 ×
令和3(2021)年度	

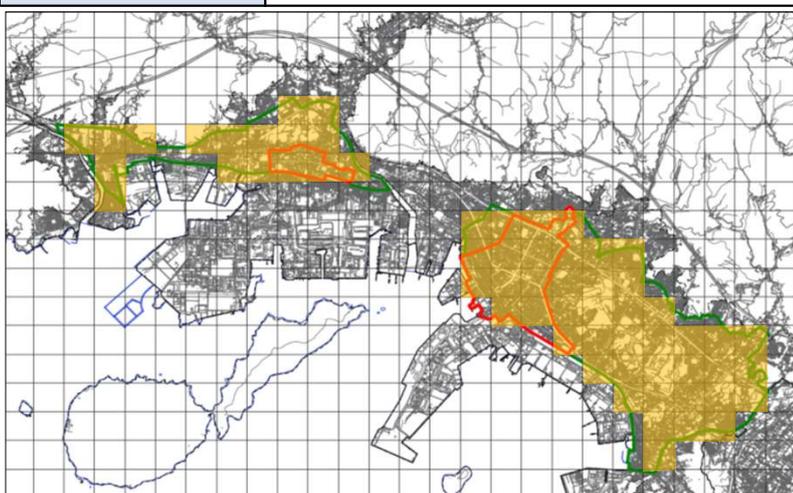


目標達成度の理由	その他特記事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢別人口推移のグラフから進学や就職のタイミングによって、減少していることが分かる。</li> <li>・誘導施設の誘導や居住促進に関する施策を実施しているところであるが、計画策定からの期間が短く、効果の発現まで至っていない状況である。今後、働く場所の誘導、雇用の確保など総合的に若者の定住促進に取り組む必要がある。</li> </ul>	



(2) 居住に関する目標

指標 4	居住促進区域内人口密度		
基準値 平成22 (2010) 年度	50.5人/ha	目標値 令和17 (2035) 年度	44.8人/ha
目標値の考え方	居住促進区域内の各市街地（都心等、交通結節点、公共交通沿線市街地）の目標人口密度を設定し、居住促進区域全体の人口密度を加重平均により算出		
実施主体	都市政策課		
データの計測手法と評価値の求め方	居住促進区域内に含まれるメッシュ（500m）の人口の合算値を居住促進区域の面積で除して算出。基準年（平成22年度）の人口は国勢調査の数値であるため、5年毎の評価は国勢調査の数値で行う。2年毎の評価は、基準年の国勢調査と毎年の住民基本台帳を按分したものを居住促進区域の面積で除して算出。		

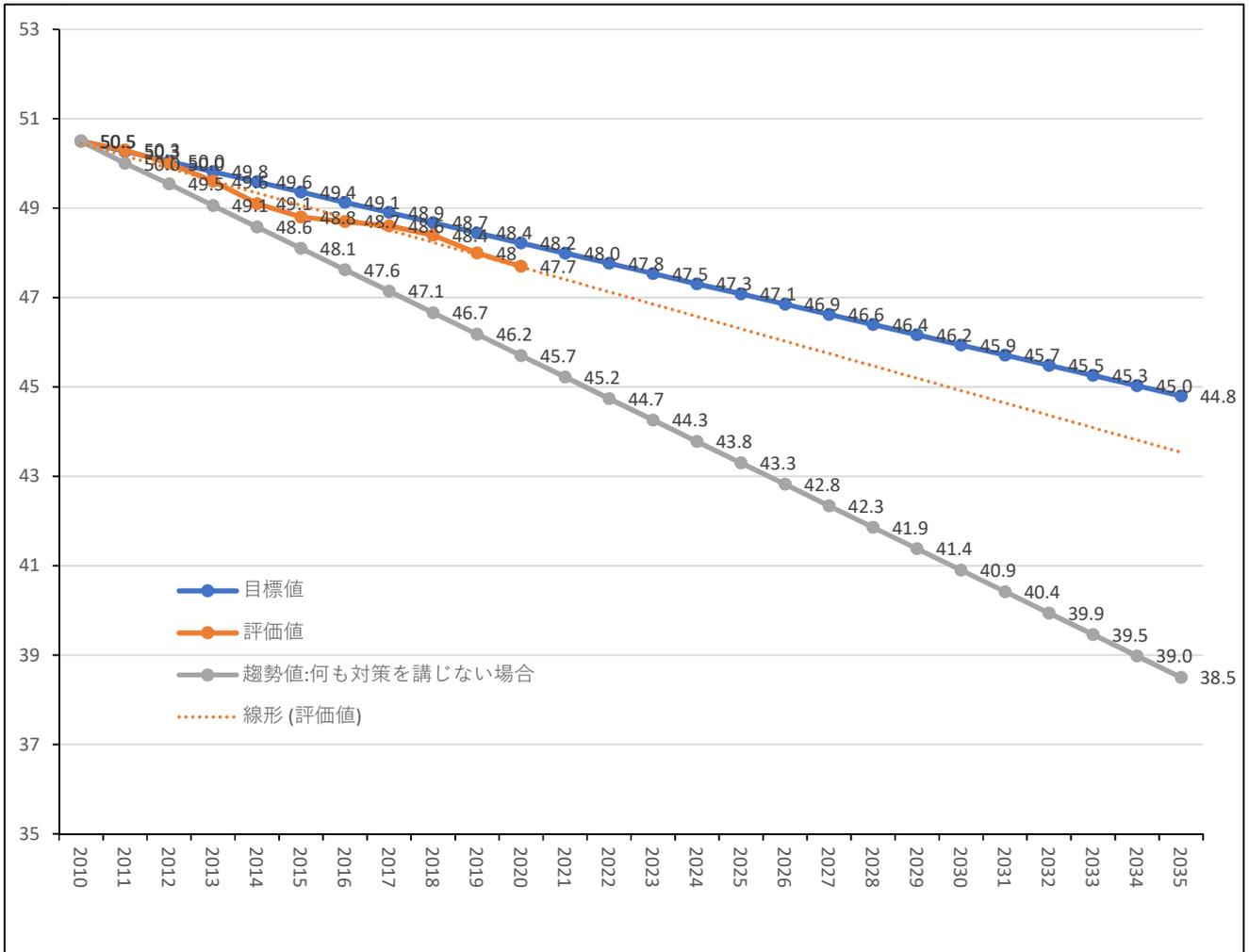


■：居住促進区域の該当メッシュ  
□：居住促進区域

評価値	目標値	目標達成度
平成22 (2010) 年度	50.5 人/ha	50.5 人/ha ○
平成23 (2011) 年度	50.3 人/ha	50.3 人/ha ○
平成24 (2012) 年度	50.0 人/ha	50.0 人/ha ○
平成25 (2013) 年度	49.6 人/ha	49.8 人/ha △
平成26 (2014) 年度	49.1 人/ha	49.6 人/ha △
平成27 (2015) 年度	48.8 人/ha	49.4 人/ha △
平成28 (2016) 年度	48.7 人/ha	49.1 人/ha △
平成29 (2017) 年度	48.6 人/ha	48.9 人/ha △
平成30 (2018) 年度	48.4 人/ha	48.7 人/ha △
令和元 (2019) 年度	48.0 人/ha	48.4 人/ha △
令和2 (2020) 年度	47.7 人/ha	48.2 人/ha △
令和3 (2021) 年度	人/ha	48.0 人/ha

目標達成度の理由	その他特記事項
・ 目標値には達していないが、土地区画整理事業の推進やまちなかでのマンション等の共同住宅の立地により、趨勢値より高い数値で推移していると考えられる。	

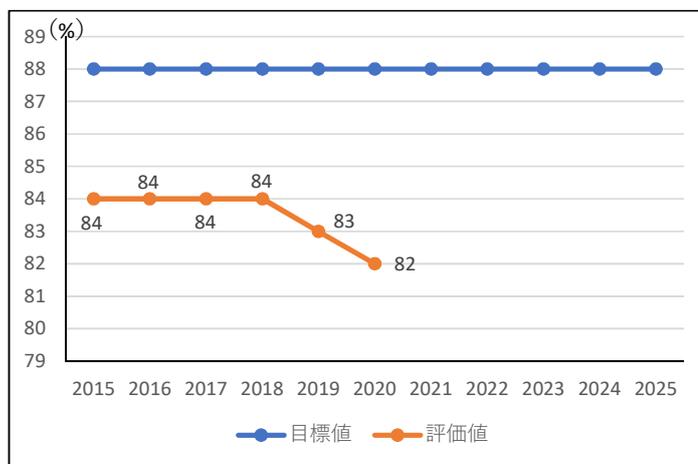
(人/ha)



(3) 公共交通に関する目標

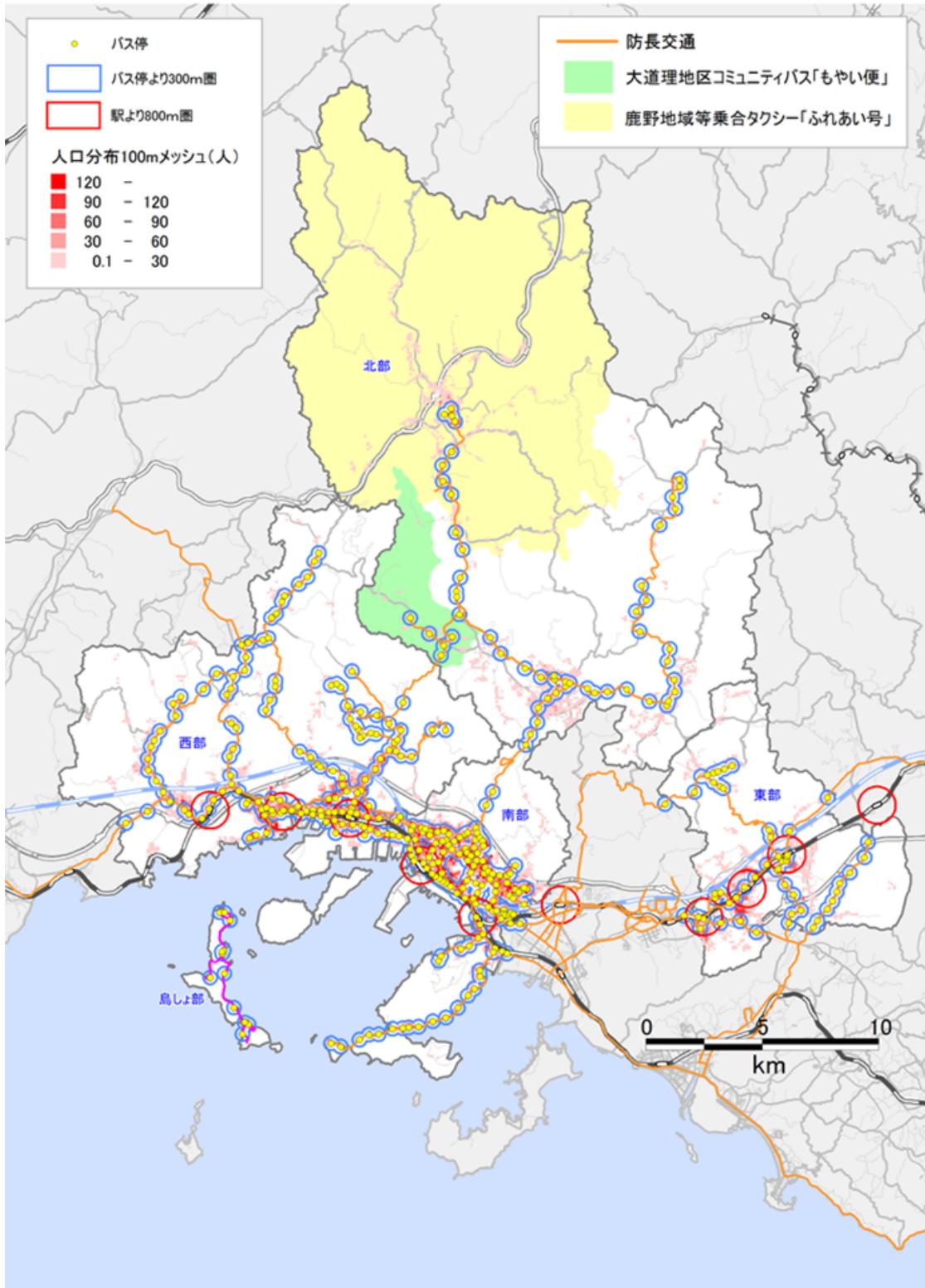
指標5	移動手段が確保された地区の人口割合		
基準値 平成27(2015)年度	84%	目標値 令和17(2035)年度	88%
目標値の考え方	コミュニティ交通等を導入し、カバー圏域を拡げ、目標達成を目指す。		
実施主体	公共交通対策課		
データの計測手法と評価値の求め方	路線バスやコミュニティ交通の停留所から半径300m、鉄道駅や桟橋から半径800m圏及びデマンド運行エリア内を移動手段が確保された地区とし、この地区内の人口を100mメッシュより換算し、市の総人口に対する割合を求める。		

評価値	目標達成度
平成27(2015)年度	84% ×
平成28(2016)年度	84% ×
平成29(2017)年度	84% ×
平成30(2018)年度	84% ×
令和元(2019)年度	83% ×
令和2(2020)年度	82% ×
令和3(2021)年度	



目標達成度の理由	その他特記事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の路線バス減少に伴い、移動手段が確保された地区の人口が減少しているが、中山間地域ではコミュニティバス等の導入により公共交通のカバー圏域は拡がっている。</li> <li>公共交通のカバー圏域は拡がっているが、市街地に比べ中山間地域の人口割合が少ないため、評価値としては若干減少している。</li> </ul>	

2015年3月時点



2021年3月時点

