

6 目標値と期待される効果

立地適正化計画は、概ね20年後のまちの姿を展望した長期的な計画です。

本計画に位置づけた都市の骨格構造の実現に向け、個別の目標値と、そこから期待される効果を設定します。

(1) 定量的な目標値

① 居住誘導区域の目標値

居住誘導区域内においては、人口減少の進行下にあっても必要な生活利便性を確保し、人口密度の減少を推計値よりも緩やかに抑えることを目標とします。

対象	現況値 (2019年)	推計値 (2040年)	目標値 (2040年)
居住誘導区域内 の人口密度	89.8 人/ha	77.7 人/ha	83.8 人/ha

② 都市機能誘導区域の目標値

都市機能誘導区域内に立地する、子育て支援や健康づくりを支える都市機能の種類数の増加を目標とします。

対象	現況値 (2019年)	推計値 (2040年)	目標値 (2040年)
都市機能誘導区域内における子育て支援や健康づくり関連の都市機能種類数	2種類 の都市機能	—	12種類 の都市機能

■子育て支援や健康づくりを支える都市機能誘導施設の立地状況と目標種類数

区分		すでに立地する 子育て支援や健康づくり関連の 主な都市機能誘導施設 (現況値 2種類)	目標とする 子育て支援や健康づくり関連の 主な都市機能誘導施設 (目標値 12種類)
子育て支援や健康づくりを支える都市機能誘導施設	子育て支援機能	—	子育て総合支援センター (地域子育て支援拠点)
		—	子ども・若者総合相談センター
		—	児童館
	医療機能	病院	病院
		—	診療所(分娩のできる産婦人科、小児科)
		—	保健センター
	介護福祉・高齢者支援機能	—	老人福祉センター
		地域包括支援センター	地域包括支援センター
		—	障害者生活介護施設
	文化交流機能	—	地域交流センター
		—	市民センター
		—	図書館(分室含む)

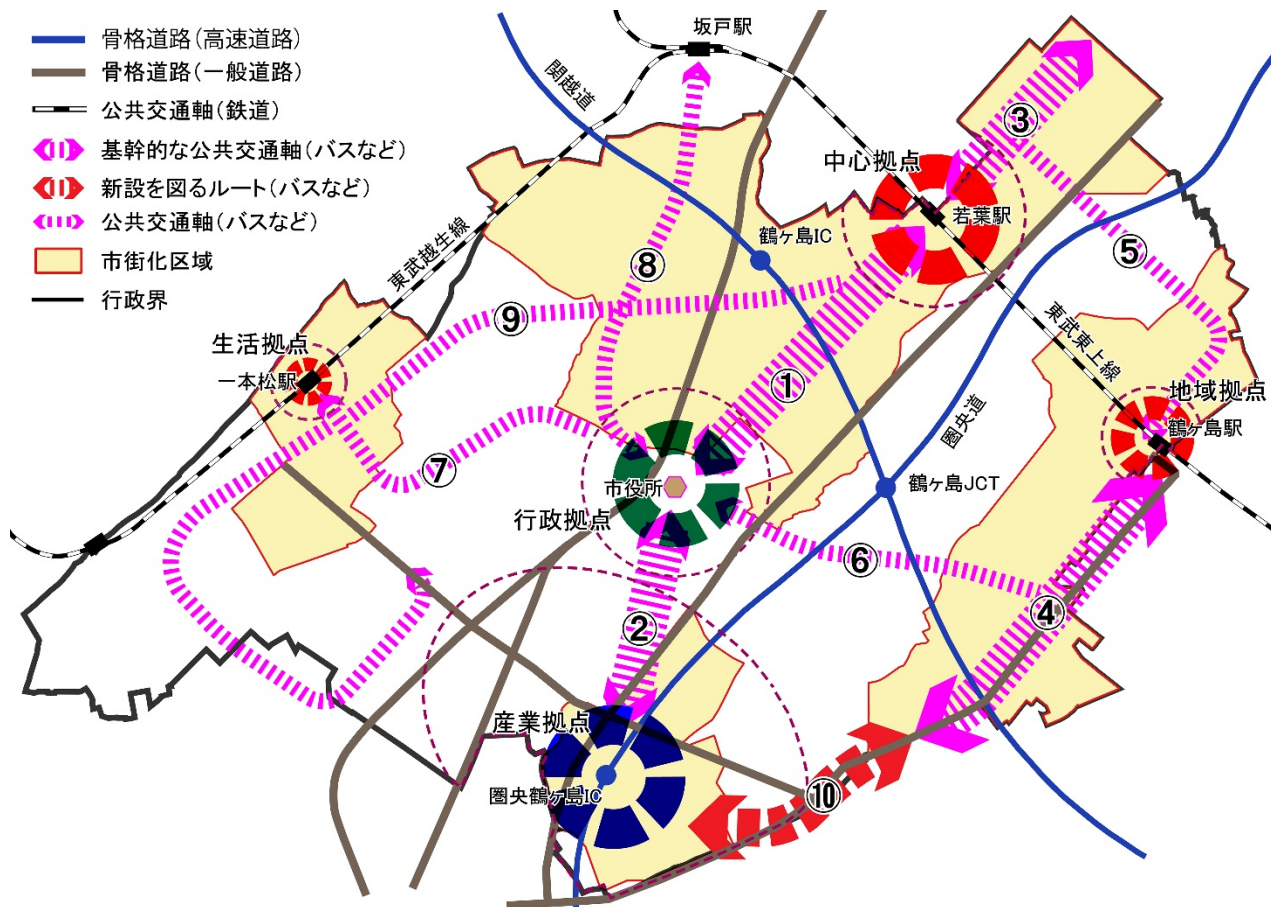
③ 公共交通の目標値

公共交通は市民の移動を支える重要な移動手段であるとともに、交流人口の増加、にぎわいの創出、職住近接型都市の実現、また、居住誘導区域への定住促進に寄与します。

公共交通が有するこれらの効果を踏まえ、都市の骨格構造に示す拠点などを結ぶネットワークを形成する公共交通軸（バスなど）によるルート数の維持充実を図ることを目標とします。

対象	現況値 (2019年)	推計値 (2040年)	目標値 (2040年)
都市の骨格構造を支える公共交通軸（バスなど）	9 ルート	—	10 ルート

■公共交通の目標



都市の骨格構造に示す各拠点などを結ぶルート	
① 中心拠点（若葉駅）	～ 行政拠点（市役所）
② 行政拠点（市役所）	～ 産業拠点
③ 中心拠点（若葉駅）	～ 富士見六丁目方面
④ 地域拠点（鶴ヶ島駅）	～ 松ヶ丘、南町、川鶴団地方面
⑤ 中心拠点（若葉駅）	～ 地域拠点（鶴ヶ島駅）
⑥ 地域拠点（鶴ヶ島駅）	～ 行政拠点（市役所）
⑦ 行政拠点（市役所）	～ 生活拠点（一本松駅）
⑧ 行政拠点（市役所）	～ 坂戸駅方面
⑨ 中心拠点（若葉駅）	～ 生活拠点（一本松駅）・池尻池公園方面
⑩ 産業拠点	～ 松ヶ丘、南町、川鶴団地方面

※⑩については、新設を図るルートです。鶴ヶ島駅～産業拠点の接続により、関係人口および交流人口の増加、にぎわいの創出、職住近接の実現など、活力のあるまちづくりにつなげます。

(2) 期待される定量的な効果

定量的な目標の達成により、市民が「住みやすい」と感じるまちの形成が期待されることから、期待される定量的な効果を以下のとおりとします。

住みよいと思う市民の割合

集約型都市構造の促進、利便性向上により、住みよいと思う市民の割合が増加することを期待される効果とします。

対象	現況値 (2018年)	推計値 (2040年)	目標値 (2040年)
住みよいと思う 市民の割合 (※)	88.4%	—	90.0%

※市民意識調査の「鶴ヶ島市の住みやすさについて」における「住みよい」、「まあ住みよい」の割合を合算した割合