8 評価方法及び進行管理

1 評価方法

（1）評価指標の設定

立地適正化計画は、時間軸をもったアクションプランとして運用することで、効果的なまちづくりが可能となります。

計画に基づき実施される施策の有効性を評価するための指標及びその目標値を設定するとともに、目標値が達成された際に期待される効果についても目標値を設定しています。

なお、評価指標及びその目標値は、必要に応じて見直しを行います。

（2）居住及び公共交通に関する評価指標

居住に関する評価指標	当初計画策定時（2015 年）	現状（2020 年）	目標（2040 年）
居住促進区域内の人口密度	53.8 人/ha	53.7 人/ha	51.0 人/ha

【評価指標の考え方】

まちなか居住の促進や誰もが安心して暮らせる環境づくりの推進など、各種施策の実施により、居住促進区域内に人口の定着や集積が進んでいることを検証するため、居住促進区域内の人口密度を評価指標としています。

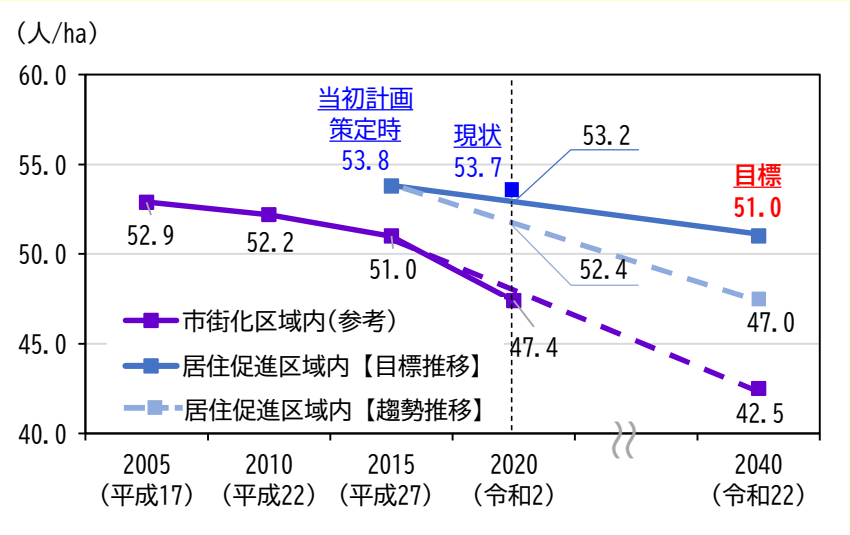
【評価・算出方法】

居住促進区域内の人口を抽出し算出します。

【目標】

2040 年（令和 22 年）において、居住促進区域内の人口密度 51.0 人/ha を保つことを目標としています。

※（参考）2015 年（平成 27 年）の市街化区域内の人口密度　51.0 人/ha



出典：総務省「国勢調査」（2020 年（令和２年）の人口）
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018 年（平成 30 年）推計）」（2040 年（令和 22 年）の推計人口）

公共交通に関する評価指標	当初計画策定時（2016 年）	現状（速報値）（2022 年）	目標（2040 年）
居住促進区域内の鉄道駅の１日平均乗車人員（９駅の合計）※吉成駅を除く。	11,674 人	9,622 人	10,000 人以上
居住促進区域内の循環バス路線の１日平均輸送人員（中央循環線・東部循環線・南部循環線の合計）	2,826 人	2,426 人	3,000 人以上

【評価指標の考え方】

計画と「徳島市地域公共交通計画」などとの連携により、公共交通の利便性が向上し、歩いて生活できる都市構造が構築されていることを検証するため、居住促進区域内の鉄道駅の１日平均乗車人員と、居住促進区域内の循環バス路線の１日平均輸送人員を評価指標としています。

【評価・算出方法】

徳島市統計年報から確認します。

【目標】

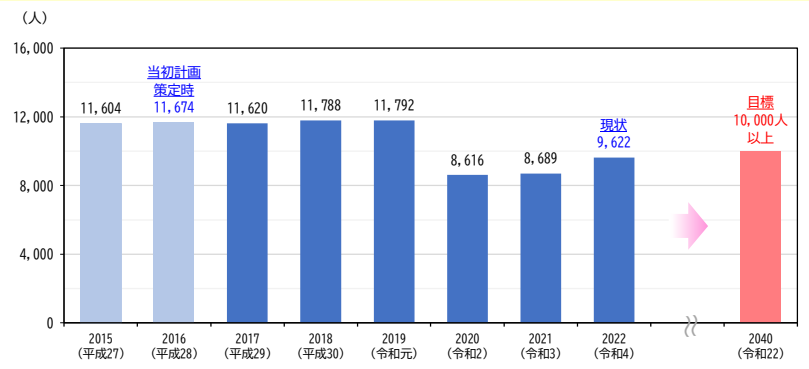
人口減少が見込まれる中においても、利用者利便を向上させることで、2022年（令和４年）の現状値より増加させることを目標としています。

・鉄道駅では、１日平均乗車人員（９駅の合計）10,000 人以上を目標としています。

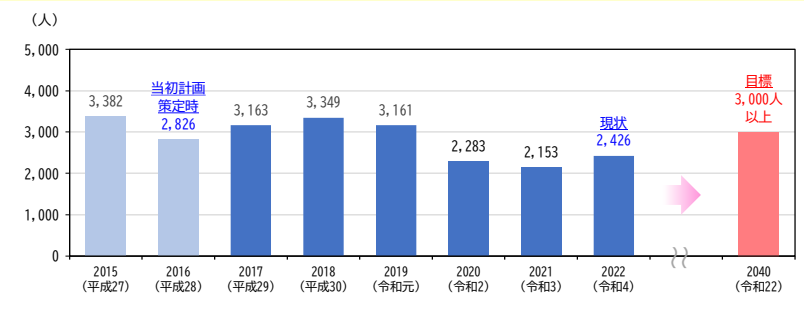
・循環バス路線では、１日の平均乗車人員（中央循環線・東部循環線・南部循環線の合計）3,000 人以上を目標としています。

※（参考）2015 年（平成 27 年）から 2040 年（令和 22 年）にかけての人口減少率　約 17%

■鉄道駅の１日平均乗車人員
（９駅の合計）



■循環バス路線の１日平均輸送人員
（中央循環線・東部循環線・南部循環線の合計）



出典：徳島市「徳島市統計年報」（令和４年版）
※2022（令和４）データは JR 四国、徳島市営バス、徳島バスの速報値による。

（３）まちづくりの方針を踏まえた評価指標

方針①	県の拠点都市に相応しい都市機能を集積し、人の交流（にぎわい）を創出するまちづくり

評価指標	当初計画策定時（2017 年）	現状（2022 年）	目標（2040 年）
まちなか歩行者通行量※1（平日と休日の平均）	―※2	14,416 人	21,000 人以上※3

【評価指標の考え方】

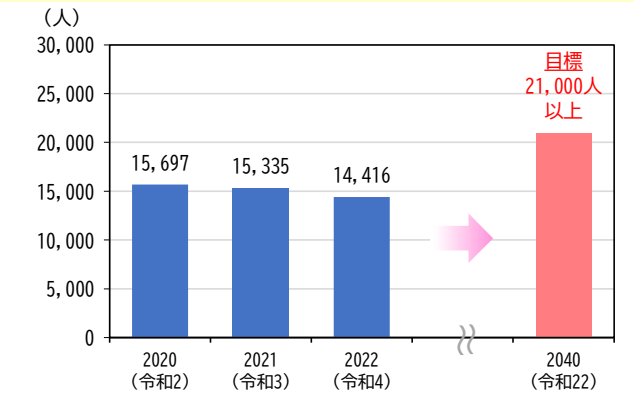
県の拠点都市に相応しい都市機能などの維持・誘導、駅前広場や公共空間の整備の推進などにより、まちのにぎわいを創出し、交流人口や定住人口が増加していることを検証するため、まちなか歩行者通行量を評価指標とします。

【評価・算出方法】

「徳島市中心市街地活性化基本計画」の目標指標である、ビッグデータを活用した「まちなか歩行者通行量」（平日・休日平均）から確認します。

【目標】

「徳島市中心市街地活性化基本計画」における目標値「20,807 人（2026 年）」を継続的に維持していくことを目標としています。



出典：徳島市中心市街地活性化基本計画
（令和５年８月 30 日第２回変更認定）

※1　まちづくり施策を踏まえ、当初計画策定時に設定した評価指標「中心商店街の歩行者通行量」から変更。

※2　まちなか歩行者通行量では 2020 年度（令和２年度）を基準値として定めているため、当初計画策定時の値は未計測。

※3　本計画の目標値は「徳島市中心市街地活性化基本計画」の 2026 年（令和８年）の目標値 20,807 人を端数調整し 21,000 人としています。

（参考）当初計画策定時の評価指標

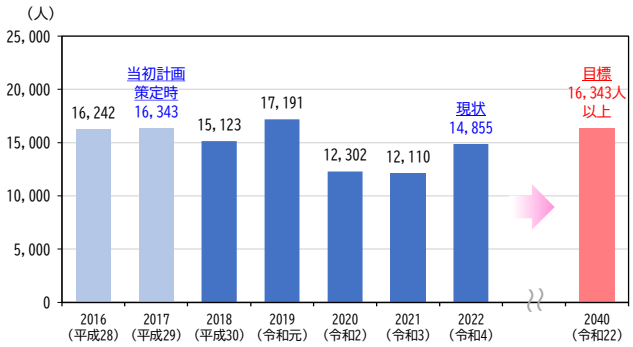
評価指標	当初計画策定時（2017 年）	現状（2022 年）	目標（2040 年）
中心商店街の歩行者通行量（平日と休日の平均）	16,343 人	14,855 人	16,343 人以上

【評価・算出方法】

徳島市中心商店街通行量調査における全調査地点の歩行者通行量から、平日と休日の平均値を算出します。

【目標値】

人口減少が見込まれる中においても、2040 年（令和 22 年）に現状値以上とすることを目標とします。



出典：徳島市中心商店街通行量調査

方針②　市民が生涯を通じ、元気に活躍できるまちづくり

評価指標	当初計画策定時（2017 年）	現状（2021 年）	目標（2040 年）
日常生活において、歩行・運動を１日１時間以上実施する人の割合	49.4%	48.1%	60.0%

【評価指標の考え方】

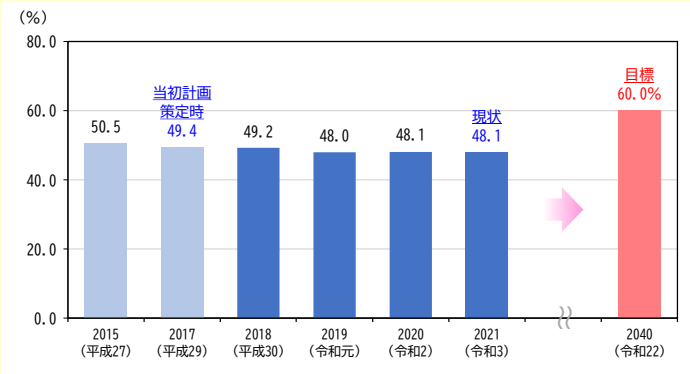
公共交通の利便性が高い鉄道駅周辺などにおいて、日常生活に必要な施設の誘導や居住の促進が進むことで、過度な自動車依存が解消され、日常生活の中で気軽に運動に取り組める環境が形成されていることを検証するため、日常生活における歩行・運動時間を評価指標としています。

【評価・算出方法】

特定健康診査の問診で「日常生活において、歩行または運動などの身体活動を１日１時間以上実施」と答えた人の割合から把握します。

【目標】

徳島市健康づくり計画「とくしま・えがお 21(第２次)」における目標値「60.0%（2022 年度)」を継続的に維持していくことを目標としています。



出典：特定健康診査質問票

方針③　子育て世代が働きながら、安心して子育てできるまちづくり

評価指標	当初計画策定時（2018 年）	現状（2022 年）	目標（2040 年）
出産や子育てがしやすいと感じる市民の割合	56.6%	45.9%	80.0%

.**【評価指標の考え方】**

子育て支援施設や安全な道路空間の整備などにより、子ども連れでも出かけやすく、働きながら子育てしやすい環境が整っていることを検証するため、出産や子育てがしやすいと感じる市民の割合を評価指標としています。

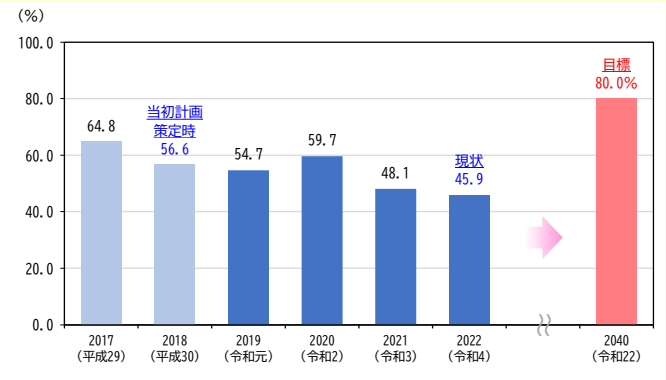
【評価・算出方法】

市民満足度調査結果から把握します。

【目標】

継続的に子育て環境の充実を図り、2040 年（令和 22 年）には 80.0%の達成を目標としています。

※（参考）「徳島市総合計画 2021」における目標値「70%（2026 年（令和８年))」



出典：市民満足度調査結果

（４）期待される効果

期待される効果	当初計画策定時（2018 年）	現状（2022 年）	目標（2040 年）
徳島市に住み続けたいと思う市民の割合	83.7%	83.5%	100%

【期待される効果の考え方】

居住、公共交通及びまちづくりの方針を踏まえた評価指標の目標を達成し、計画で目指すまちづくりが実現することで、まちに対する愛着や誇りが向上し、徳島市に住みたい、住み続けたいと思える人が増加することが期待されます。この効果を定量的に評価するため、「徳島市に住み続けたいと思う市民の割合」を、期待される効果の評価指標としています。

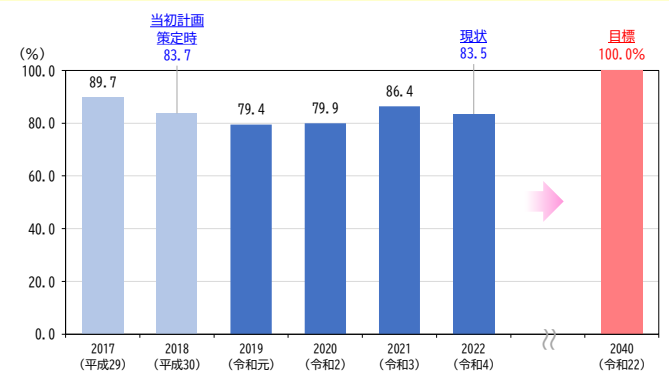
【評価・算出方法】

市民満足度調査結果から把握します。

【目標】

計画に基づくまちづくりの実現により、2040 年（令和 22 年）に 100%の達成を目標としています。

※（参考）「徳島市総合計画 2021」における目標値「90%（2026 年（令和８年））」



出典：市民満足度調査結果

2 計画の進行管理

計画は、都市再生特別措置法第 84 条の規定に基づき、おおむね５年ごとに、施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行い、PDCA サイクルの考え方に基づき、必要に応じて居住促進区域や都市機能誘導区域、誘導施設、施策などの見直しを検討します。

なお、計画の見直しは、「徳島市都市計画マスタープラン」及び「徳島市地域公共交通計画」の見直しと歩調を合わせることで、各計画間の整合を保つこととします。

また、立地適正化計画は、公正かつ専門的な第三者としての立場から評価を行うことも重要であるため、施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行ったときは、徳島市都市計画審議会に報告するものとします。