

■立地適正化計画の概要

小松市の立地適正化計画

○策定目的

・長寿化など暮らしの変化が進む中で、地域の活力を維持・増進し、都市を持続可能なものとするために、「NEXT10年ビジョン」で、まちづくりを進めており、その計画の下、居住や都市機能のゆるやかな誘導の取組みをより一体的・総合的に推進する。

平成30年度末までに、立地適正化計画を策定します

【上位計画】



小松市都市計画マスタープラン

【立地適正化計画に関連する課題】

- 広域交通機能の充実と活用
- 暮らしや長寿社会への対応
- 定住と交流の増大
- 災害に強い安全な都市空間の形成

小松市立地適正化計画

都市計画マスタープランの課題と同じ方向性のもと、課題の解決に向けた取組を推進する計画

各種関連計画

都市再生整備、医療・福祉、防災、公共施設再編等に関する計画

- 地域公共交通構想
- 公共施設マネジメント計画
- 都市再生整備計画

連携・整合

○計画期間

・「小松市都市計画マスタープラン」の目標年次である平成42年（2030年）までの期間とする。

関連計画等の整理（抜粋）

小松市都市デザイン	<p>【都市デザイン】北陸の際立ったまち「国際都市こまつ」</p> <p>【都市デザインの視点】「変革と成長しつづけるひととまち」、「進化する科学技術が躍動するひととまち」、「新たなライフスタイルを楽しむひととまち」、「チャレンジしつづけるひととまち」</p> <p>【都市政策に係る取組の主な方向】小松空港の充実や北陸新幹線の開業などの基幹的な交通結節点に関する取組や、高齢者・子育て世帯を対象とした支援の取組などが位置付けられている。</p>
NEXT10年ビジョン	<p>・小松市都市デザインで示された取組の方向をより細分化</p> <p>【都市政策に係る取組の主な方向】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「真のCOC（地（知）の拠点）を実現する新しい高等教育へ」 2. 「将来負担を徹底して軽減」、「将来を見据えた適正な維持管理・強靱化」 3. 「日本を代表するものづくり産業クラスターのさらなる進化」、「バランスのとれたたくましい産業都市づくり」 4. 「定住・移住・3世代住まいアップ」、「住みよさを高める機能を充実」 5. 「北陸屈指の交通ネットワークをさらに向上」、「優れたアクセスを活かしたおもしろいまちづくり」
都市計画マスタープラン	<p>【基本目標】「小松の魅力づくりと交流促進」、「空路、鉄道、道路の優れたアクセス力」、「北陸の成長を牽引する産業都市」、「全ての人々にやさしいスマートな共生のまちづくり」、「もっと便利に、もっと快適に、そして安全に ～くらしの質の向上を～」、「豊かな自然、まちなみ、歴史文化を活かした都市景観の形成」</p> <p>【将来都市構造】小松駅および粟津駅の周辺を都市再生ゾーンとし、市域全体の活性化や利便性の向上のため、多様な都市機能の集積を促進などとともに、市街地形成エリア（市街化区域）については、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現。</p>

小松市の現況（抜粋）

人口	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査および社人研推計によると、市域の人口は10.7万人（H27）→9.8万人（H42）、実数は-8% ・同推計によると、老年人口の割合は27.6%（H27）→31.0%、実数は+4% ・市街化区域内の人口増減の分布は、小松駅東側のエリアで増加傾向、小松駅の西側および粟津駅周辺、安宅地区で減少傾向。DIDはS45当時小松駅西側にあったのが、H22時点では粟津駅周辺や小松駅東側に拡大、グロス人口密度は約70人/ha（S45）→約40人/ha（H22）に減少
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・商業用地は国道305号沿道を中心に集積、大規模な工業用地は国府台および工業団地の工業専用地域の他、粟津駅の西側、小松駅の東側に集積 ・空き家数は4.4%（H20）→7.3%（H25）に増加 ・市街化区域内は、概ね医療・福祉・商業施設のいずれかの徒歩圏に含まれている。
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市域の平日代表交通手段（H27）は、自動車84.6%が最も多く、次いで徒歩・その他8.0%、自転車5.7%の順 ・鉄道駅別の乗車人員数の変化率（H23を1.00）は、H28で小松駅1.05、粟津駅1.11、明峰駅1.24 ・バス利用者数はH21～H28で35%増加。バス事業にかかる財政負担も年々増加し、H28では1億円を超える。 ・市街地全域にバス路線が整備。市街化区域内のほぼ全域で概ね4本以上/日のバスが運行している。 ・各鉄道駅、バス停の徒歩圏は、市街地や市街地周辺の農村集落を概ねカバーしている。
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域で想定される主なハザードとしては、河川氾濫による浸水（浸水深が2.0m以上となるエリアもある） ・各河川の河川改修等により、市街地における洪水浸水想定区域は改善されてきている。
財政	<ul style="list-style-type: none"> ・H21とH26を比較すると、歳入額は445.6億円→423.6億円に減少、自主財源からの歳入額も199.5億円→195.3億円に減少、都市計画税、固定資産税の収入額は9割に減少 ・同じく歳出額は439.8億円→417.5億円に減少、分類で見ると民生費が29.4億円、公債費が2.1億円増加、土木費は1.5億円減少

都市が抱える課題の整理

【人口】

- 市街化区域内で人口密度 40 人/ha を下回る地域が増加
- 長寿社会に対応したまちづくりが必要

【土地利用】

- 少子高齢化の進展により、空き家数が増加し、市街地の空洞化や地域の活力・魅力の低下が懸念
- 人口密度が低下し、施設の撤退や生活利便性低下が懸念

【都市交通】

- 市民の移動手段は自動車に依存しており、今後長寿化が進展を踏まえると公共交通の充実が重要
- 今後の人口密度の低下により、公共交通事業者の経営悪化やサービス水準が悪化し、市の財政負担の増加や公共交通の利便性の低下が懸念

【災害】

- 市街化区域内の一部の区域で、土砂災害や洪水による浸水のおそれ
- 河川改修整備により、洪水浸水想定区域は改善されてきているものの、より一層の防災体制の整備・強化が必要

【財政】

- 今後の人口減少の中で、公債費を減少させていく必要があるとともに、長寿化の進展により、社会保障費が増加していくことが懸念

上位関連計画等における課題や都市政策の方向性

- 広域交通機能の充実と活用
- 空港と高速道路・鉄道の接続の強化
- 定住と交流の増大
- 新幹線小松駅周辺の都市機能の強化
- 暮らしや長寿社会への対応
- 小松市民病院の医療拠点の強化
- 暮らしを支える快適な移動手段の確保
- 災害に強い安全な都市空間の形成

立地の適正化に向けた基本的な方向性（ターゲットとストーリー）

まちづくりの方針(ターゲット)

- 交通結節点での都市機能の維持・充実による魅力・賑わいの創出
- 市街地の暮らしやすさの維持・向上
- 市内公共交通の充実、利便性の向上

課題解決のための誘導方針（ストーリー）

都市機能の誘導方針

○交通結節点での都市機能の維持・充実による魅力・賑わいの創出

- 国際都市こまつ、周辺市街地の拠点として、交通結節点の小松駅、栗津駅周辺の賑わい・交流の創出、魅力・活力増進に向けた多様な施設の維持・誘導

・多様な機能が集積し、誰もがアクセスしやすい拠点となる区域

居住の誘導方針

○市街地の暮らしやすさの維持・向上

- 旧街道沿いを中心に形成された既存集落や幹線道路整備、土地区画整理事業等により整備されてきた住宅団地等における居住の維持と基盤整備の促進
- 歴史・文化が育まれた市街地を次世代へ継承していくための居住の維持・誘導
- 空き家・空地等の有効活用、先進的な ICT 活用での市街地の暮らしやすさの向上

- 都市基盤が整備され、人口が集積している区域
- 生活サービス施設が利用しやすい区域
- 古くから歴史・文化が育まれてきた区域

公共交通における誘導方針

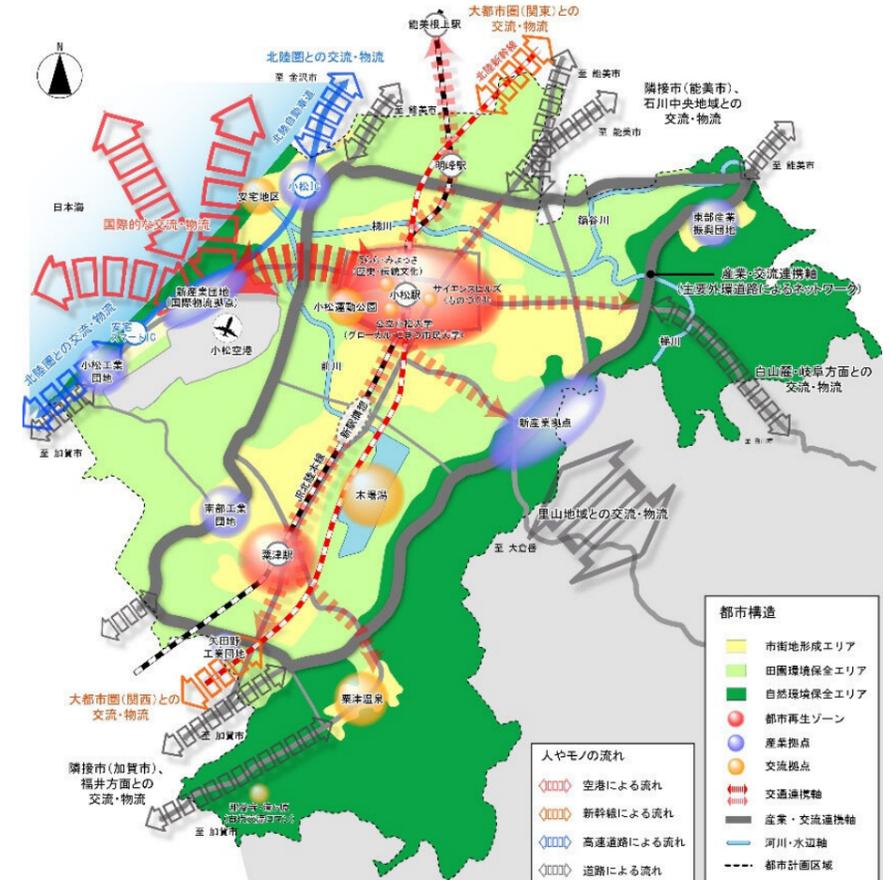
○市内公共交通の充実、利便性の向上

- 広域交通機能と連携した多様な交流の促進、市民の移動手段の確保のための中心・周辺市街地の拠点にアクセスできる公共交通（二次交通）の充実
- 鉄道駅やバス停などの交通結節点の徒歩圏の暮らしの維持、誘導
- フリー乗降区間の拡大など、既存交通網を活用した公共交通の利便性の向上

・鉄道、バスなどの公共交通にアクセスしやすい区域

■都市の骨格構造（「小松市都市計画マスタープラン」の将来都市構造との整合）

「小松駅周辺」を南加賀地域の中心にふさわしい「中心拠点」、「栗津駅周辺」を南部地区交流の核となる「地域拠点」として位置付け、まちなかの魅力・賑わいの創出を図るとともに、土地区画整理事業等により整備してきた市街地や、歴史文化などが様々な資源がある古くからの市街地を結ぶ既存の公共交通ネットワークを活用し、生活利便性、地域コミュニティの維持・向上を図る。

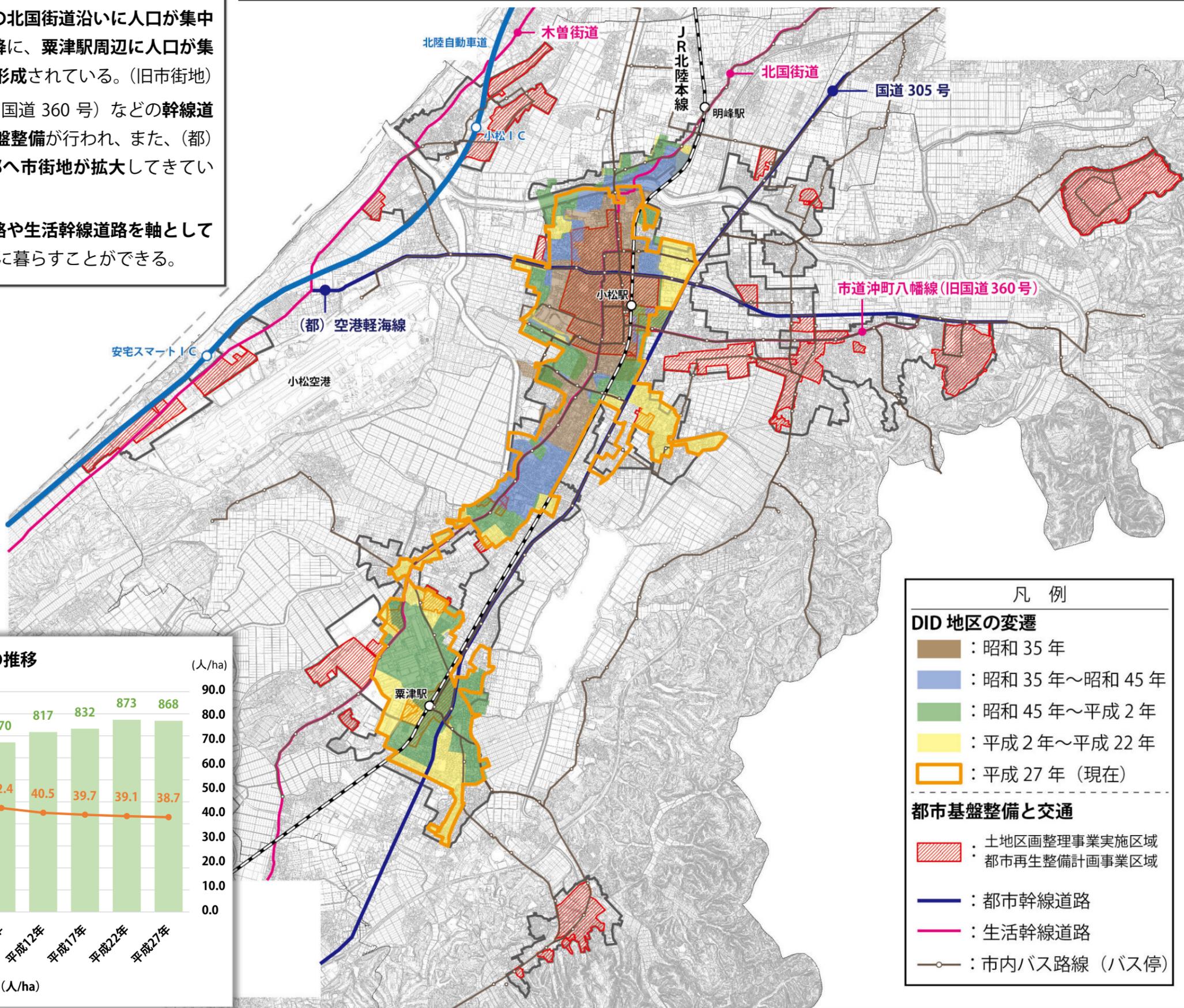


■将来都市構造図（「小松市都市計画マスタープラン」）

小松市の市街地の成り立ち

- 昭和 35 年の DID をみると、小松駅西側の北国街道沿いに人口が集中し、市街地を形成。昭和 45 年の線引き以降に、粟津駅周辺に人口が集中し、市街地南部の粟津駅周辺で市街地が形成されている。(旧市街地)
- その後、国道 305 号や市道沖町八幡線 (旧国道 360 号) などの幹線道路沿線において、土地区画整理事業での基盤整備が行われ、また、(都)空港軽海線などの整備に合わせて、市東部へ市街地が拡大してきている。(新市街地)
- 東西、南北方向に整備された、都市幹線道路や生活幹線道路を軸として住宅地が形成され、主に車を利用して便利に暮らすことができる。

市街地の成り立ち (広域交通、幹線道路、人口集中地区、公共交通、都市基盤整備など)



凡例

DID 地区の変遷

- 昭和 35 年
- 昭和 35 年～昭和 45 年
- 昭和 45 年～平成 2 年
- 平成 2 年～平成 22 年
- 平成 27 年 (現在)

都市基盤整備と交通

- 土地区画整理事業実施区域
- 都市再生整備計画事業区域
- 都市幹線道路
- 生活幹線道路
- 市内バス路線 (バス停)

DID面積と人口密度の推移



小松市の人口の推移

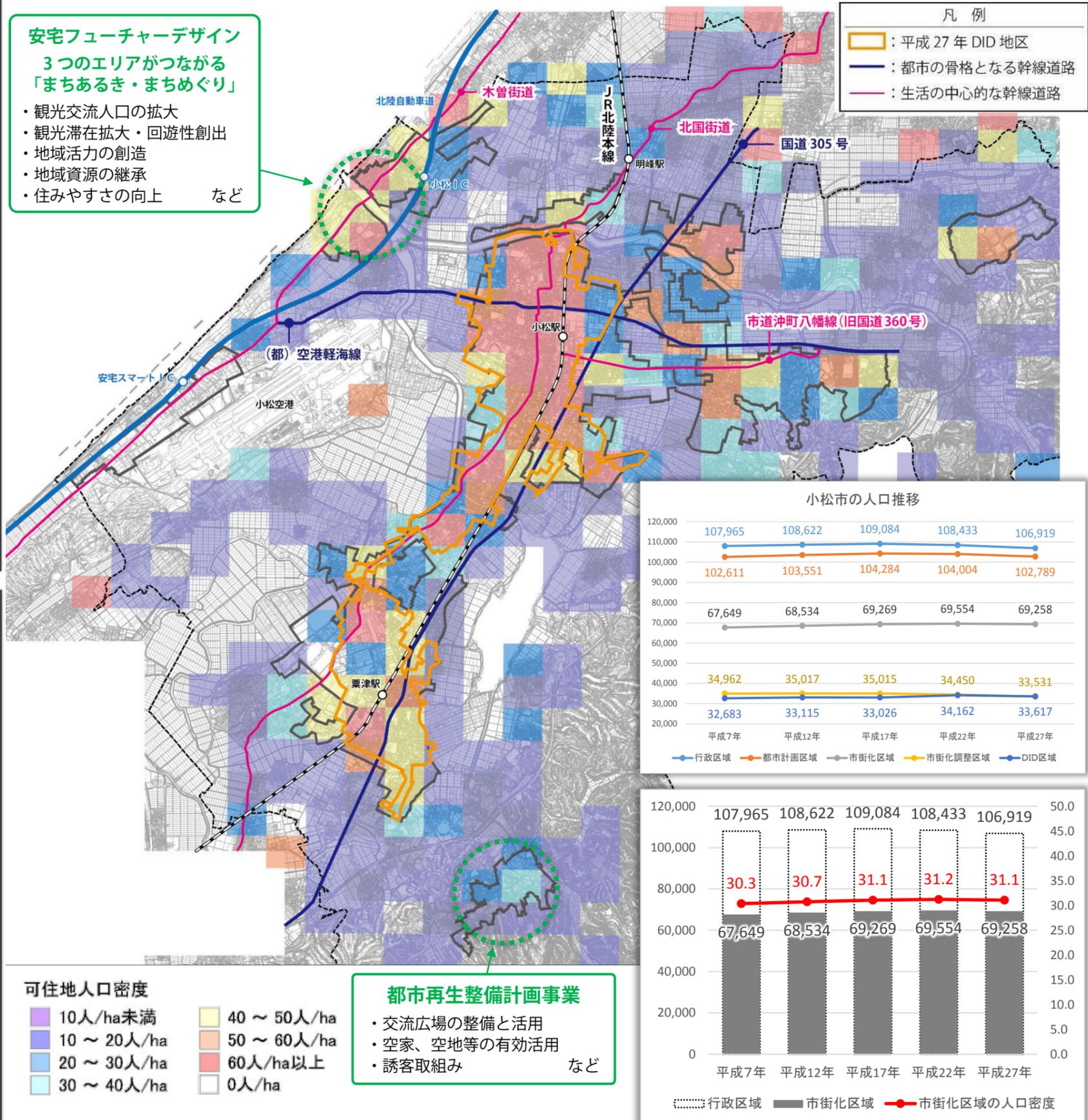
- 平成7年からの小松市の人口の推移をみると、総人口は平成17年をピークに減少傾向となっている。
- 同様に都市計画区域人口も平成17年をピークに減少傾向にあるが、市街化区域の人口は約69,000人で推移を続けており、市街化調整区域の人口が減少している傾向にある。
- 市街化区域の人口密度は、概ね31.0人/haで推移を続けている。
- 都市計画区域内の平成27年の人口密度の分布をみると、DID区域外でも人口密度が40人/ha以上となる地域がみられる。
- 安宅地区や粟津温泉周辺、東部産業振興団地などの飛び市街地においても、人口密度が40人/ha以上となる地域がみられる。

	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
行政区域	107,965	108,622	109,084	108,433	106,919
都市計画区域	102,611	103,551	104,284	104,004	102,789
市街化区域	67,649	68,534	69,269	69,554	69,258
市街化調整区域	34,962	35,017	35,015	34,450	33,531
D I D 区域	32,683	33,115	33,026	34,162	33,617

小松市の人口集積地

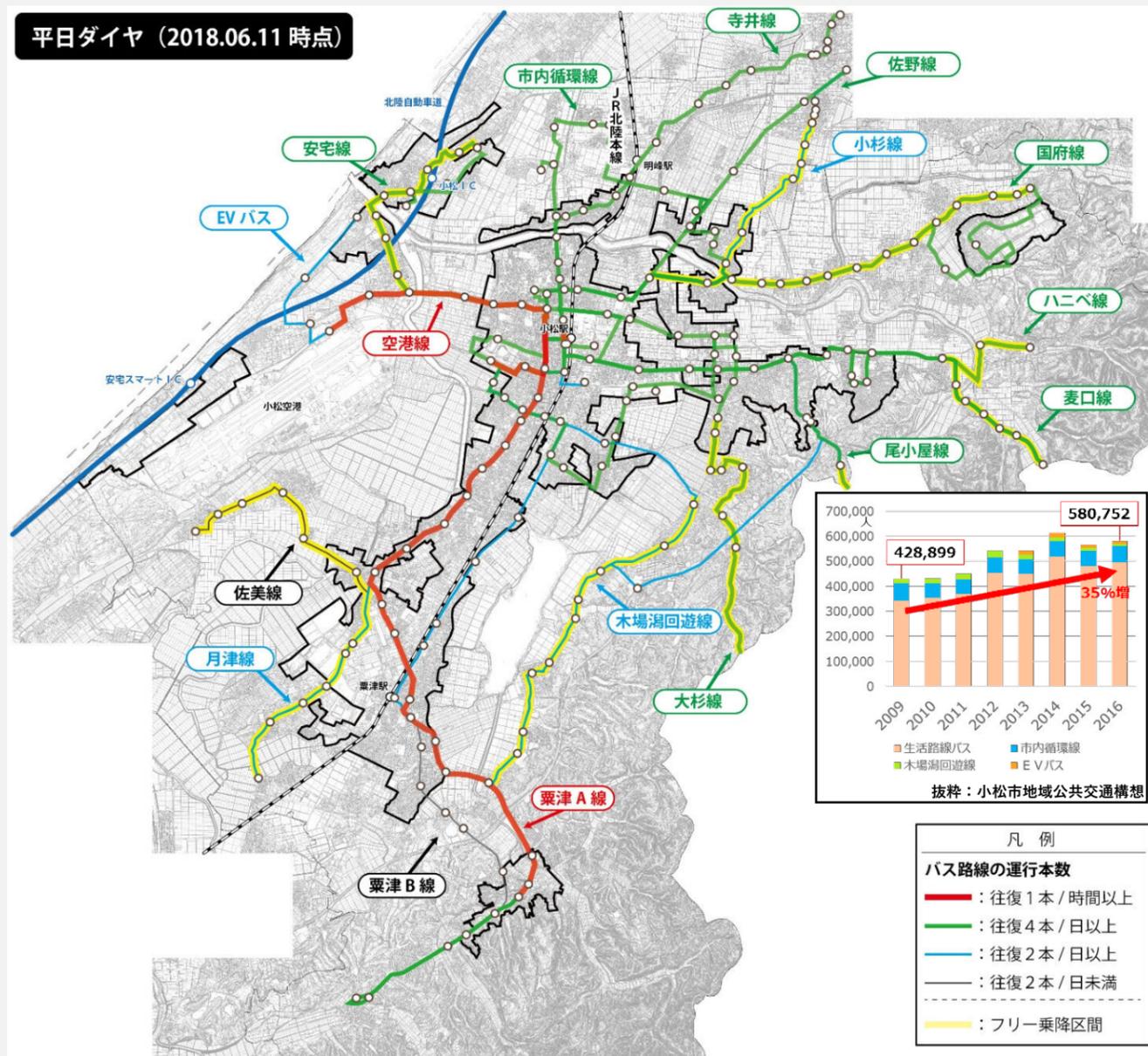
- 小松駅の西側の北国街道沿いの宿場町を起源として粟津駅周辺まで北国街道沿いに発展してきた市街地を中心とするDIDの区域がある。
- また、集積規模の面から、DIDに該当しないが、日本海に沿って伸びる木曾街道が梯川の河口を渡る地に北前船寄港地として栄え、今も高い人口密度を維持している安宅のまち、さらには、1300年前の泰澄大師が発見したと伝えられ、保養・湯治の温泉地として宿泊施設や飲食店が集積し、その従業員などが居住し、高い人口密度を維持している粟津温泉がある。
- これらのまちは、小松市内でも歴史文化、地域コミュニティが豊かであり、生活サービスが一定水準で確保されるなど生活利便性が高く、また、現在も都市再生整備計画事業が進められていたり、活性化に繋がるプロジェクトの計画がある。
- このため、これらの地域では、今後の人口減少・長寿社会、国際化に対応する持続可能なまちづくりを進める必要があり、緩やかな居住の誘導により地域の歴史文化、地域コミュニティの担い手の確保、人口密度及び生活利便性の維持を図る。

D I Dと人口密度の分布状況（※人口密度分布は平成27年国勢調査）

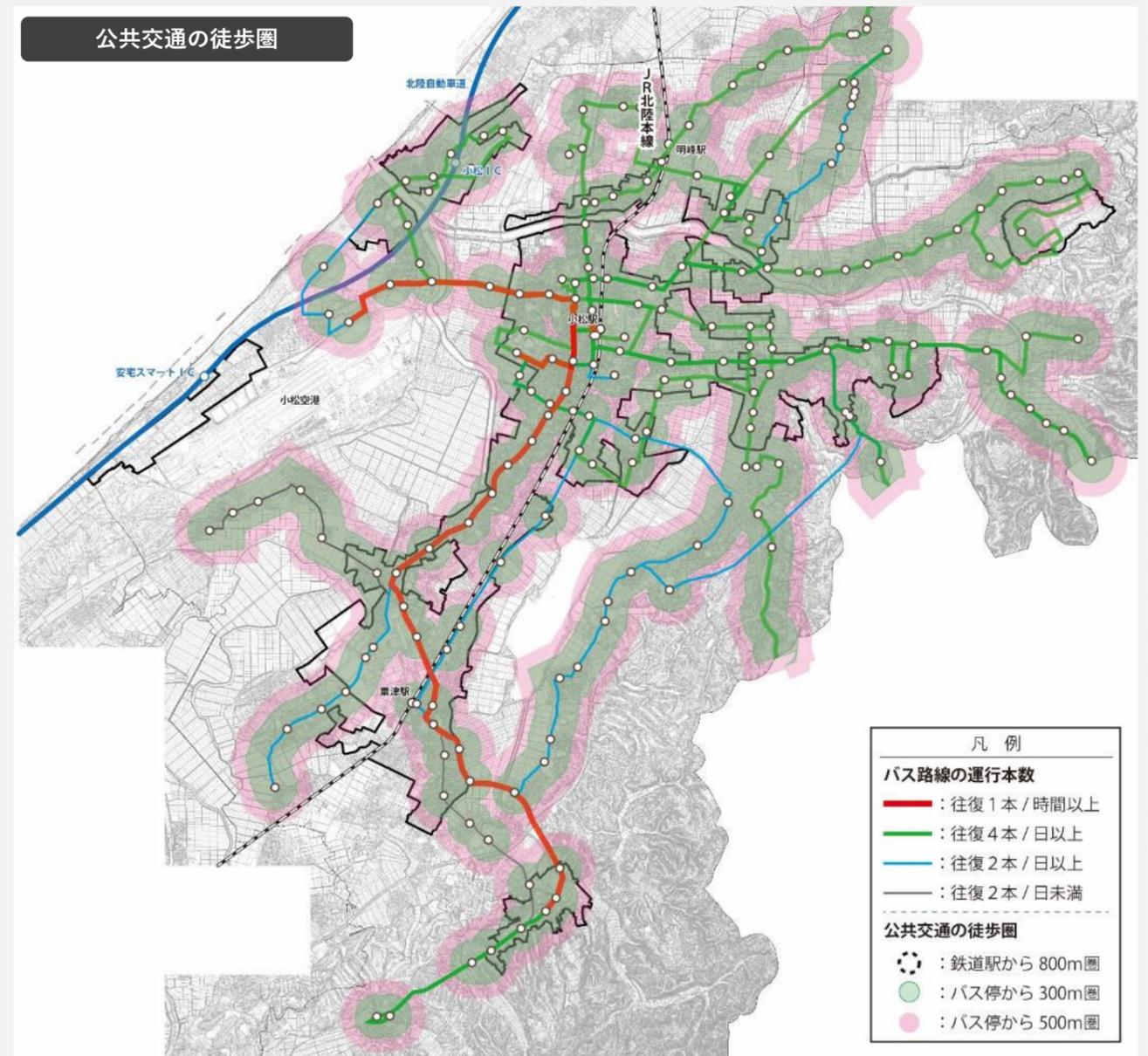


小松市の公共交通網

平日ダイヤ (2018.06.11 時点)



公共交通の徒歩圏



公共交通の利便性

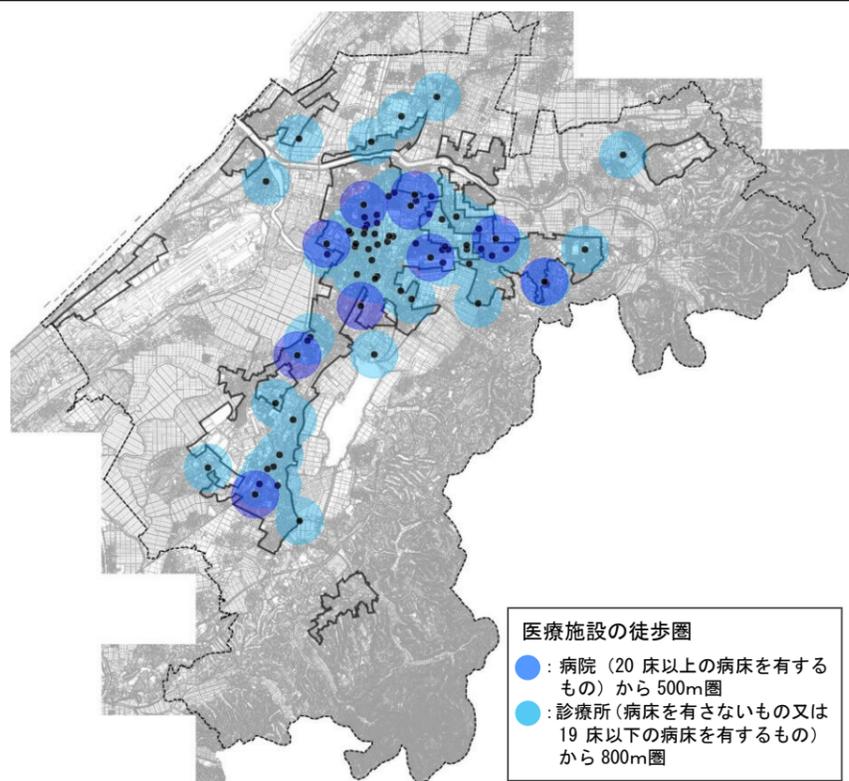
- 市内には鉄道駅として小松駅、粟津駅、明峰駅が立地している。
- 市街地全域にバス路線が整備されており、とくに市街化区域内のほとんどの地域において、概ね1日に4本以上のバスが運行している。
- 市街地の郊外や農村集落では、フリー乗降区間の路線を設け、バス停以外でも乗降が可能とすることで、バスの利便性を高めている。
- 各鉄道駅、バス停からの徒歩圏は、市街地や市街地周辺の農村集落を概ねカバーしており、今後も市民の移動手段として維持していく必要がある。
- バスの利用者数は年々増加 (2009年から2016年で35%増加) しており、長寿社会を見据えて、更なる公共交通の利便性の向上が必要となる。

公共交通に関する施策

- 交流の増加や長寿社会なども見据え、誰もが便利に利用できる公共交通の充実を目指します。
 - ICT等を活用した交通ネットワーク機能の向上による空港から小松駅、市内主要施設へのアクセス強化
 - 交通結節点機能 (小松空港・北陸新幹線等の広域交通) の強化
 - 地域に密着した鉄道としての各駅の更なる利便性の向上
 - コミュニティバスなどの二次交通の強化
 - ふれあいワゴン事業の拡充による地域集落の交通手段の確保、支援
 - 所要施設等と連携した観光周遊バスやタクシー等の活用
 - らく賃パスポートの拡充
 - バスルートの見直し
- など

小松市の生活サービス施設の立地状況

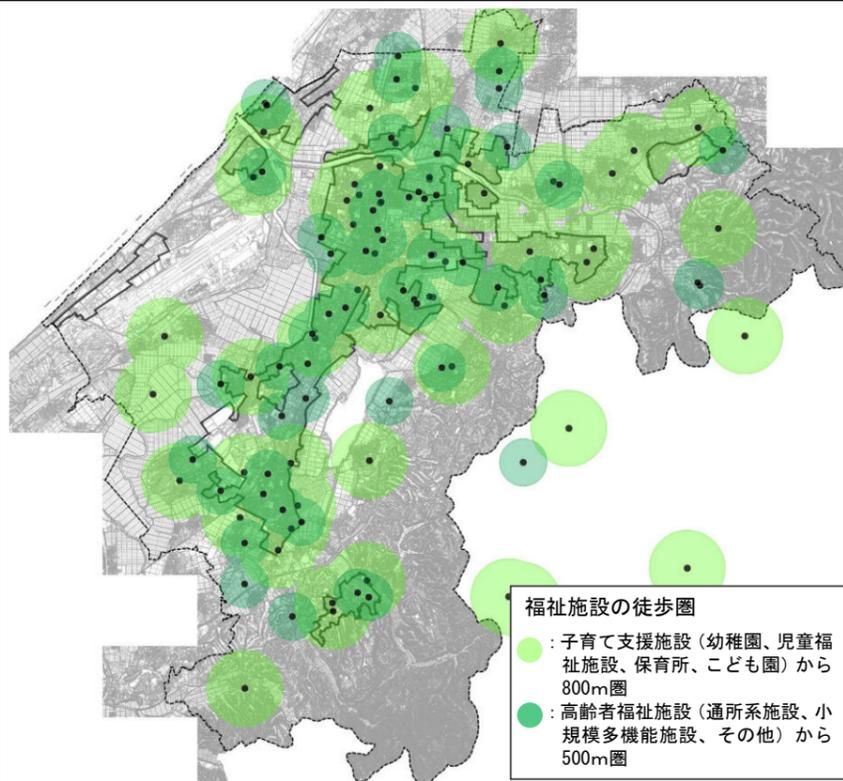
医療施設の徒歩圏



医療施設に関しては、市街化区域内の大部分が徒歩圏に含まれる。

特に診療所の徒歩圏には、含まれる地域が多く、日頃からかかりつけ医の指導のもと、健康意識を高めるなど地域医療を促進していくことが重要である。

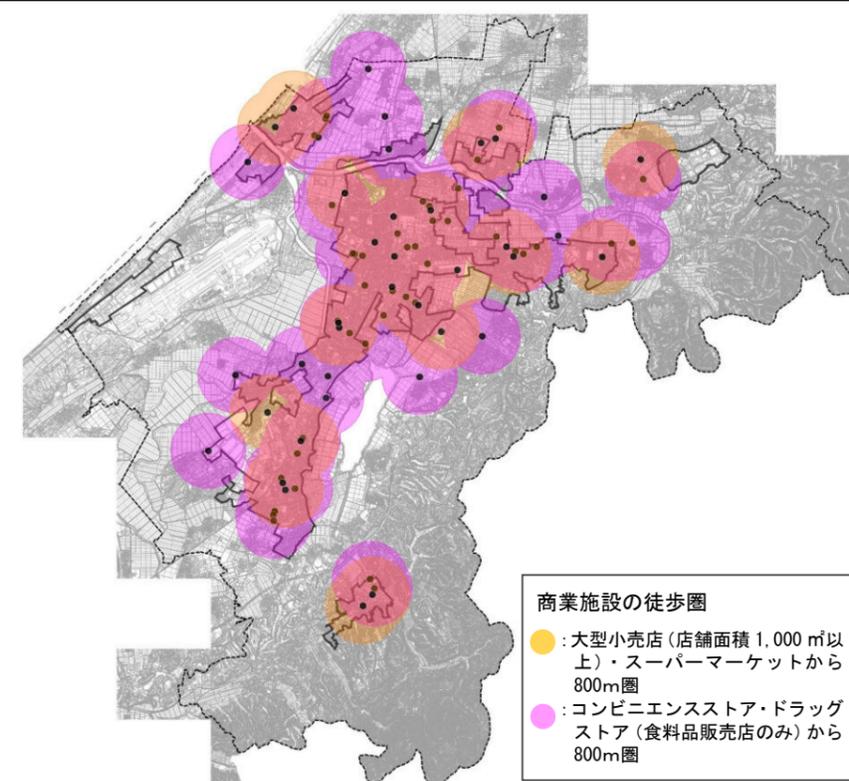
福祉施設の徒歩圏



福祉施設に関しては、市街化区域内のほぼ全域が徒歩圏に含まれている。

特に子育て支援施設の徒歩圏は、市街化区域のほぼ全域を含んでおり、子育てがしやすい生活環境が整っている。

商業施設の徒歩圏



商業施設に関しては、市街化区域内のほぼ全域が徒歩圏に含まれている。

特に日常生活の利便性の確保に必要なスーパーマーケットやコンビニの徒歩圏は、市街化区域のほぼ全域を含んでいる。

生活サービス施設の立地状況

- ・市内の医療施設、福祉施設、商業施設の立地状況をみると、市街化区域内は、概ね医療・福祉・商業施設のいずれかの徒歩圏には含まれている。
- ・市街地中央の小松駅周辺や小松駅の南部や東部の市街地、粟津駅周辺の市街地などでは、医療・福祉・商業施設の全ての徒歩圏に含まれる地域が多い。
- ・市街地縁辺部、飛び市街地では、医療・福祉・商業施設のいずれか一つの徒歩圏にのみ含まれる地域がみられ、将来的な生活利便性の確保のためにも、ICTなどを活用した公共交通の利便性の向上は重要である。

生活サービス施設について

【医療施設】

- ・病院 : 20 床以上の病床を有するもの
- ・診療所 : 病床を有さないもの又は 19 床以下の病床を有するもの

【福祉施設】

- ・子育て支援施設 : 幼稚園、児童福祉施設、保育所、こども園
- ・高齢者福祉施設 : 通所系施設、小規模多機能施設、その他

【商業施設】

- ・大型小売店 : 店舗面積 1,000 m²以上・スーパーマーケット
- ・コンビニエンスストア・ドラッグストア (食料品販売店のみ)

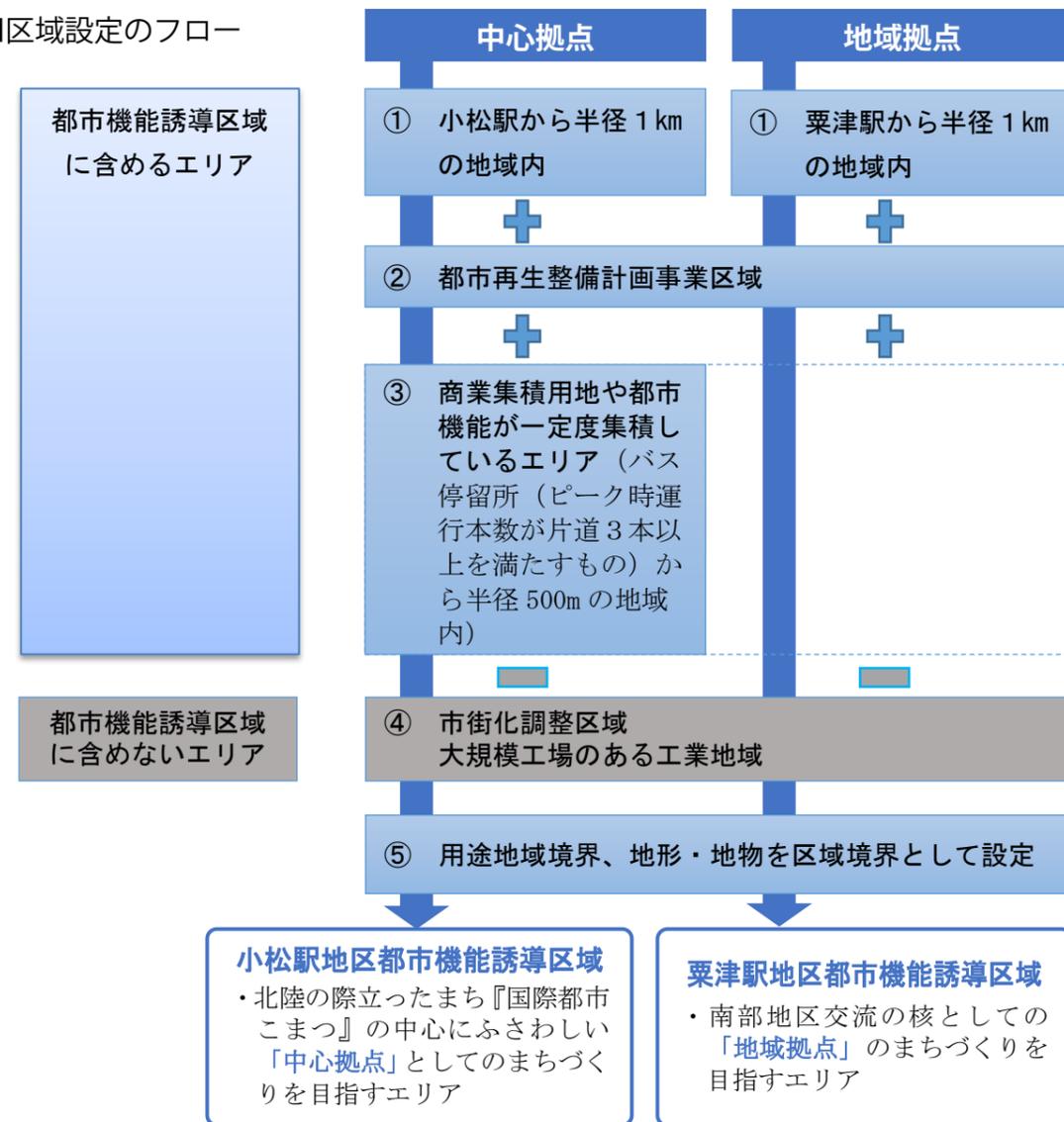
都市機能誘導区域設定の考え方

- 小松市における都市機能誘導区域の指定基準については以下の内容が考えられる。
- 小松市が現在構想しているプロジェクトの概要は右図に示すとおりとなっており、これらを踏まえると、教育文化、商業、医療施設の誘致を行うことを目的として、小松駅周辺に都市機能誘導区域を設定することが考えられる。
- 目指すべき都市の骨格構造の検討から、上記の施設に加えて、グローバルな施設の誘致や、栗津駅周辺も都市機能誘導区域に設定することが必然的に考えられる。

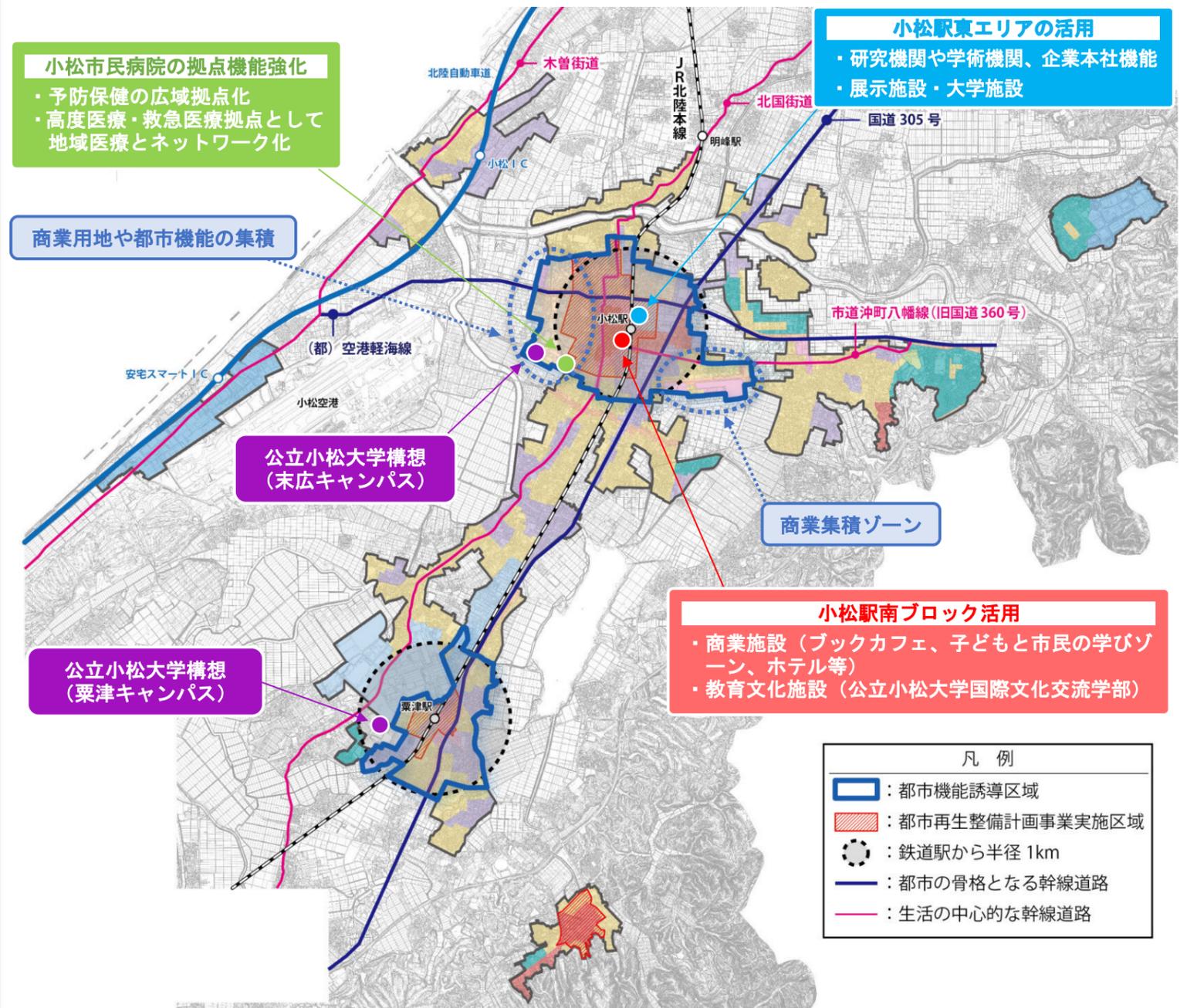
■ 小松市の都市機能誘導区域の指定基準

指定基準	現時点で該当するもの
実現性が担保されている 施設誘致に関する具体的なプロジェクトがあること 土地の有効利用・土地の転換の可能性があること	・右図のとおり
誰もがアクセスできる場所	・鉄道駅から半径1km ・バス停留所から半径500m（ピーク時運行本数が片道3本以上を満たすもの）

■ 区域設定のフロー



都市機能誘導区域（平成29年3月策定済）

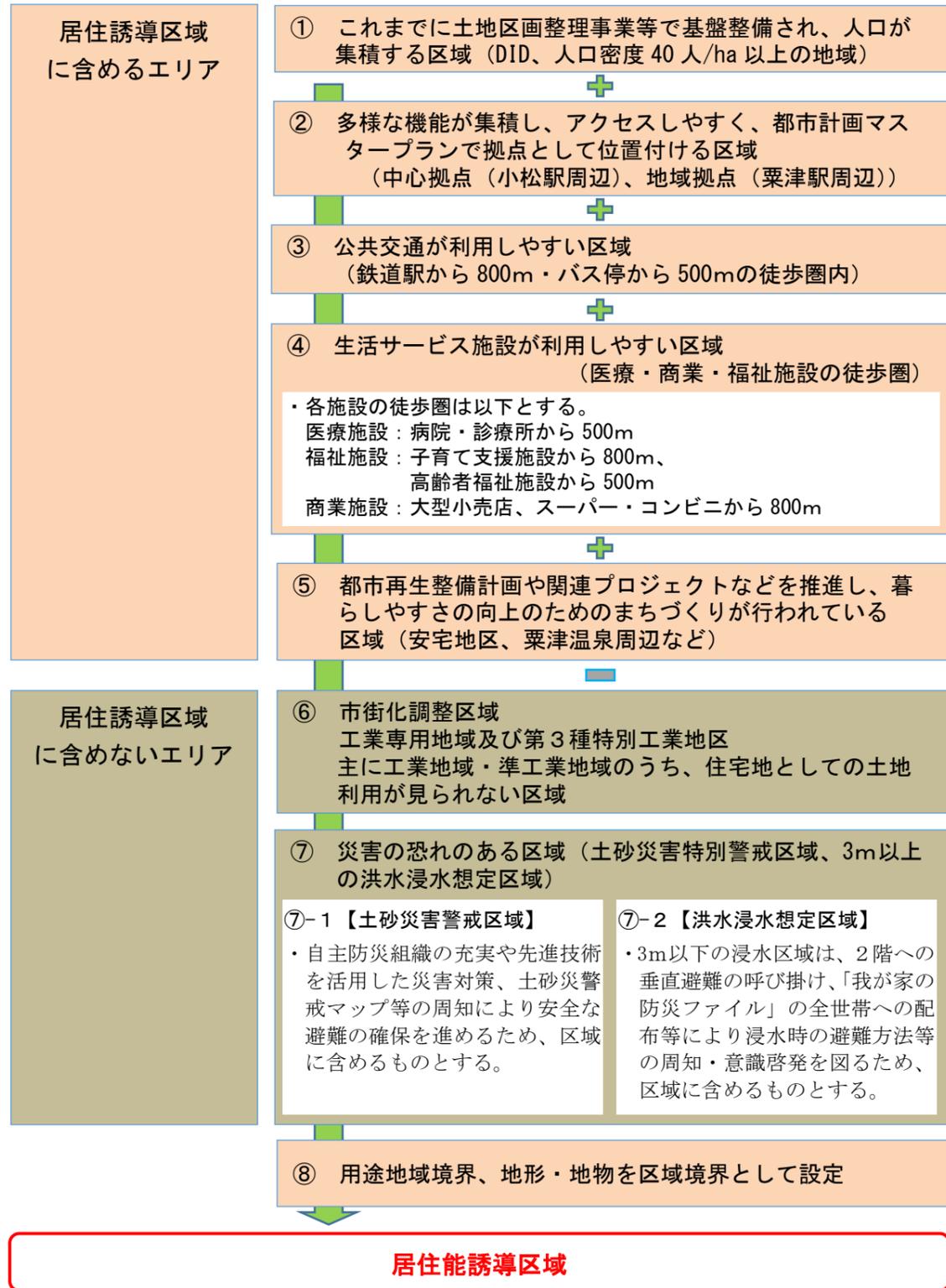


誘導施設	内容
医療施設	病床数100床以上かつ主要な診療所（内科、外科、産婦人科、眼科、耳鼻咽喉科）を含む病院
教育・文化施設	大学、専修学校、図書館、美術館、博物館、大規模ホール（客席数500席以上を有する多目的ホール）
商業施設	店舗面積が10,000㎡超のデパート・ショッピングモール
行政施設	市役所、支所等
グローバル施設	MICE（国際的な会議や展示会、イベント等のこと）関連施設（客席数500席以上）、コンベンション・センター（客席数500席以上）、研究施設又は研究開発型施設、大学連携施設
その他施設	市民サービスの提供や地域コミュニティの維持を図る重要な施設として、複合拠点施設と一体となった子どもと市民の学び施設及びブックカフェ

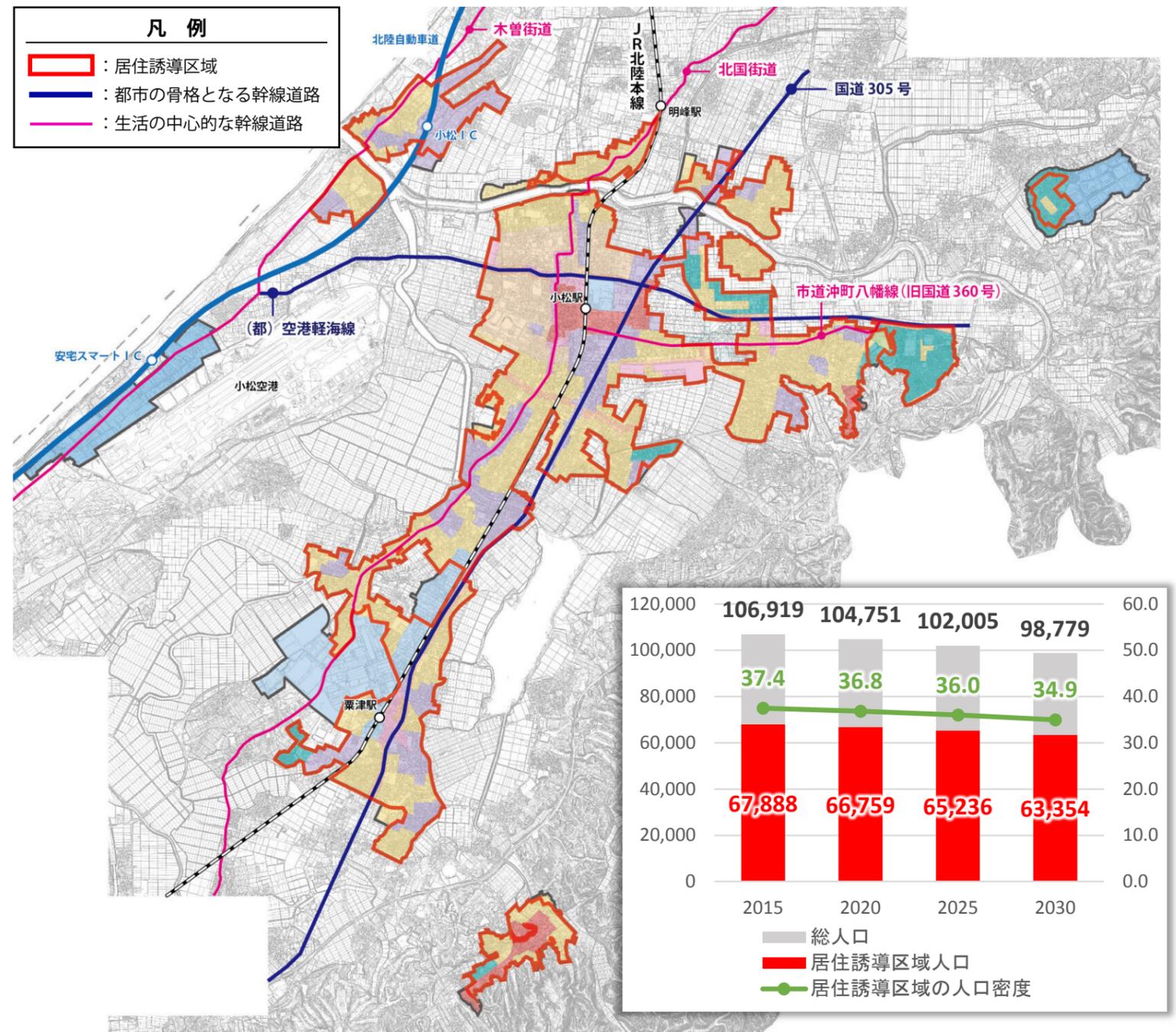
居住誘導区域設定の考え方

・居住誘導区域の設定は、前述のまちづくりの方針の「市街地の暮らしやすさの維持・向上」「市内公共交通の充実、利便性の向上」に則して、今後市街化区域内で人口密度を維持すべきエリアについて考えると、以下の区域が考えられる。

■区域設定のフロー



居住誘導区域 (平成 31 年 3 月策定予定)



※居住誘導区域の将来人口

・2015年の居住誘導区域の人口密度である37.4人/haを維持する場合、2025年で2,651人、2030年で4,534人を居住誘導区域内へ誘導する必要がある。

	2015	2020	2025	2030
総人口	106,919	104,751	102,005	98,779
居住誘導区域人口	67,888	66,759	65,236	63,354
居住誘導区域外人口	39,031	37,992	36,769	35,425
居住誘導区域の人口密度	37.4	36.8	36.0	34.9
2015年の人口密度を維持する場合に誘導すべき人口	-	1,128	2,651	4,534

課題解決のための誘導方針（再掲）

- ①交通結节点での都市機能の維持・充実による魅力・賑わいの創出
- ②市街地の暮らしやすさの維持・向上
- ③市内公共交通の充実、利便性の向上

■都市機能誘導区域における誘導施策

交通結节点での都市機能の維持・充実による魅力・賑わいの創出

- ・教育文化、商業・業務、グローバル施設等を緩やかに誘導し、まちなかの賑わい・交流・魅力の創出を目指します。
- 中心拠点、地域拠点の都市機能の維持・向上
- グローバル、コンベンション機能を備えた施設整備
- 大学等と連携した商店街活用
- 歴史文化を活かした景観創出等の空間整備

など

■居住誘導区域における誘導施策

市街地の暮らしやすさの維持・向上

- ・市街地の人口を維持するとともに、生活サービス施設等の維持・誘導により生活利便性の高い居住地を目指します。
- まちなか居住の推進（多世代居住や近居など）
- 学生アパート、シェアハウスの整備の促進
- 空き家の適正管理条例の推進
- 空き家バンク利用の促進等による空き家・空地を活用した居住の誘導
- ICTを活用した地域医療や予防医療等の促進
- 主要施設や公共交通等のバリアフリー化など、ユニバーサルデザインの推進

など

■公共交通における誘導施策

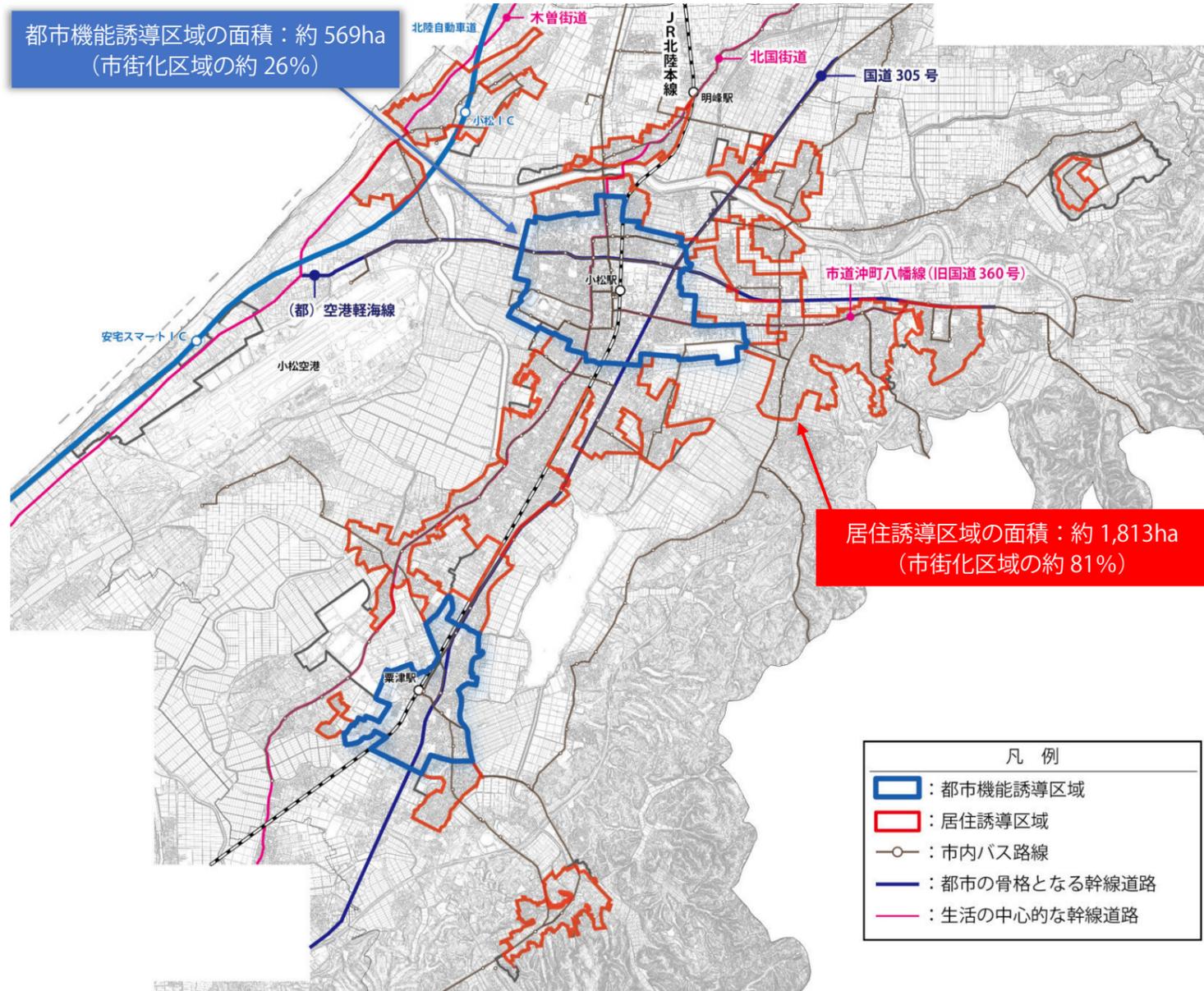
市内公共交通の充実、利便性の向上

- ・交流の増加や長寿社会なども見据え、誰もが便利に利用できる公共交通の充実を目指します。
- ICT等を活用した交通ネットワーク機能の向上による空港から小松駅、市内主要施設へのアクセス強化
- 地域に密着する鉄道としての各駅の更なる利便性の向上
- 交通結节点機能（小松空港・北陸新幹線等の広域交通）の強化
- コミュニティバスなどの二次交通の強化
- 所要施設等と連携した観光周遊バスやタクシー等の活用
- バスルートの見直し

など

誘導施策

立地適正化計画区域図



※届出制度により、区域内に誘導施設や居住を緩やかに誘導

誘導施設に関する開発又は建築等行為を行う区域・敷地の全部又は一部が、都市機能誘導区域外にある場合は届出が必要

都市機能誘導区域

居住誘導区域

開発行為

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

①の例示 3戸の開発行為 **届**

②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為 **届**

800㎡ 2戸の開発行為 **不要**

建築等行為

- ① 3戸以上の住宅の新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

①の例示 3戸の建築行為 **届**

1戸の開発行為 **不要**

出典：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省、平成27年6月1日時点版）

目標の設定

■目標の設定

・小松市立地適正化計画の達成状況を判断するため、各誘導方針により、都市機能や居住の緩やかな誘導が進んでいることが確認できるよう、次の3つの視点で指標を設定します。

誘導方針	評価指標	設定根拠
交通結節点での都市機能の維持・充実による 魅力・賑わいの創出	小松駅周辺施設の利用者数	交通結節点となる小松駅と粟津駅周辺に、国際都市こまつにふさわしい多様な都市機能を緩やかに誘導し、訪れる人を増やすし、まちなかの賑わい・交流・魅力を創出していく
	粟津駅地区商店街歩行者数	
市街地の暮らしやすさの維持・向上	居住誘導区域内の居住率	市街地における生活サービス施設を維持し、生活利便性や地域コミュニティを維持・充実していけるように、居住誘導区域内の人口密度を維持することで、居住誘導区域内の居住率を高めていく
市内公共交通の充実、利便性の向上	バス年間利用者数	多様な交流や、長寿社会における市民の交通手段としての市内のバス交通システム・ネットワークを充実させ、利用者数を増加し、市内のバス交通網を維持していく

	2015	2020	2025	2030
総人口	106,919	104,751	102,005	98,779
居住誘導区域人口	67,888	66,759	65,236	63,354
居住誘導区域外人口	39,031	37,992	36,769	35,425
居住誘導区域内の居住率	63.5%	63.7%	64.0%	64.1%
居住誘導区域の人口密度	37.4	36.8	36.0	34.9
居住誘導区域面積(一定と仮定)	1813	1813	1813	1813
2015年の人口密度を維持する場合の居住率	63.5%	64.8%	66.6%	68.7%

※1 総人口に対する居住誘導区域内人口の割合。中間目標年次の2025年に、2015年の居住誘導区域の人口密度37.4人/haを維持するには、居住誘導区域内に2,651人を誘導する必要がある。2025年に37.4人/haの人口密度を維持する場合の居住誘導区域内の居住率は(67,888÷102,005=)66.6%となる。同様に目標年次の2030年まで37.4人/haを維持する場合の居住率は(67,888÷98,779=)68.7%となる。

評価指標	現況値	中間(2025年)	目標年次(2030年)
小松駅周辺施設の利用者数	578,039人/年 (2018年)	640,000人/年	660,000人/年
粟津駅地区商店街歩行者数	805人/日 (2018年)	970人/年	1,100人/日
※1 居住誘導区域内の居住率	63.5% (2015年)	66.6%	68.7%
バス年間利用者数	576,585人 (2017年)	590,000人	600,000人

※2020年以降の数値は、平成27年の国勢調査、平成30年の社人研推計による将来人口推計値

■達成状況の評価・検証

・設定した評価指標、目標値の達成により期待される効果を以下に示すとともに、計画の達成状況については、「小松市都市計画マスタープラン」と連動して評価・検証を行います。

目標	効果	設定根拠・算出方法	現況 ⇒ 推計値
小松駅周辺施設の利用者数 粟津駅地区商店街歩行者数	まちなかの賑わいの増加 (小売販売額の増加で評価)	多様な都市機能の誘導により、まちなかの魅力が向上し、交通結節点に多くの人を訪れることで、様々な消費が促進される。また、市内全域への波及効果も期待される。	約68.6億円の増加 (376.6億円(2014年)⇒445.2億円(2030年))
居住誘導区域内の居住率	地域コミュニティの維持 (生活サービス施設徒歩圏の居住誘導区域カバー率で評価)	居住誘導区域内の居住率を高める誘導施策を進めることで、まちなかの活力が維持・創出され、現在の生活サービス施設の撤退を防止し、居住誘導区域内での生活サービス施設へのアクセス利便性を維持するとともに、地域コミュニティの維持が期待される。	61.9%(2018年)⇒維持・向上(2030年) (医療、福祉、商業施設の全ての徒歩圏のカバー率)
バス年間利用者数	バスの財政支出の軽減	公共交通(バス)の利用者数を増やすための誘導施策を進める、多くの人々がバスを利用するようになることで、収支率が増加し、市の補助額を減少することで、財政支出の軽減が期待される。	約720万円の削減 (1億1400万円(2017年)⇒1億680万円(2030年))

計画の進行管理

・平成30年の公立小松大学の開校による学生の増加や、2023年の北陸新幹線小松開業等を見据えた各種整備等の効果により、今後、社会人口動態の変化やまちなかの魅力の向上が考えられる。そうした小松市の動向や特性を踏まえて、PDCAサイクルによる評価・管理を行いながら、適宜区域の見直しも検討する。