

VI 数値目標の設定と進行管理

1 数値目標

本計画は、目標年次をおおむね 20 年後の 2035 年（平成 47 年）と定めた長期的な計画となっています。そのため、本計画に位置付けた将来都市像である「まちづくりと公共交通が連携した多様な地域核のある集約型都市」を実現するために実施する各種施策の進捗状況やその効果等を見極め、より効果的に計画を実現していくため、以下の目標値を設定します。

(1) 居住に関する目標

居住誘導区域内の人口密度に関する目標を設定します。

具体的には、人口減少が進む中においても、居住誘導区域内の人口密度を、維持することを目標とします。

目標項目	基準値		目標値	
	H27	H32	H32	H47
居住誘導区域内の人口密度（住民基本台帳）	51.2 人/ha	51.2 人/ha	51.2 人/ha	51.2 人/ha

表－人口及び人口密度の現況

区域	面積		現況（2014 年 6 月末：住基台帳）		
			人口		人口密度
市域全体	20,289ha	100.0%	415,629 人	100.0%	20.5 人/ha
市街化区域	8,027ha	39.6%	381,554 人	91.8%	47.5 人/ha
居住誘導区域	4,580ha	22.6%	234,473 人	56.4%	51.2 人/ha

(2) 都市機能に関する目標

都市機能誘導区域内の都市機能誘導施設の立地に関する目標を設定します。

具体的には、各都市機能誘導区域内において、都市機能誘導施設として位置付けた施設が立地している割合を現況値とし、全ての区域において施設を立地させることを目標とします。

目標項目	基準値		目標値	
	H27	H32	H32	H47
都市機能誘導区域内に誘導すべき施設の立地割合	87.3% (117/134)	基準値以上	基準値以上	100.0% (134/134)

表－各都市機能誘導区域における誘導施設の立地状況（現況：2016 年 10 月）

区域名	全体	都心	金華	加納	茜部	西岐阜	柳津
立地状況	117/134	17/19	6/11	9/10	8/10	12/12	9/10
区域名	日光	岩野田	鷺山	長良	芥見	長森 1	長森 2
立地状況	10/10	8/10	10/11	11/11	7/10	10/10	

[立地状況 (a/b)] a：各拠点に現在立地している都市機能誘導施設の種類
b：各拠点に位置付けた都市機能誘導施設の種類

(3)公共交通に関する目標

公共交通と連携したまちづくりを実現していくため、公共交通に関する目標を設定します。

具体的には、本計画と両輪をなす「岐阜市地域公共交通網形成計画」における「路線バス・コミュニティバス利用者数」を目標とします。

なお、「岐阜市地域公共交通網形成計画」の計画期間は、平成 32 年までとなっており、今後、指標や目標値が変更される場合があります。

また、あわせて鉄道に関しては、「鉄道駅の利用者数（乗車人員）」を増加させることを目標とします。

① バス

目標項目	基準値	目標値
	H25	H32
路線バス・コミュニティバス利用者数	17.0 百万人/年	19.0 百万人/年

■ 目的

- ・人口減少が進む中で、幹線バスと支線バス及びコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークが構築されることで、「過度に自動車に頼る状態から、バスの利用促進が図られる方向へ転換する」ことを評価

■ 指標の算定方法

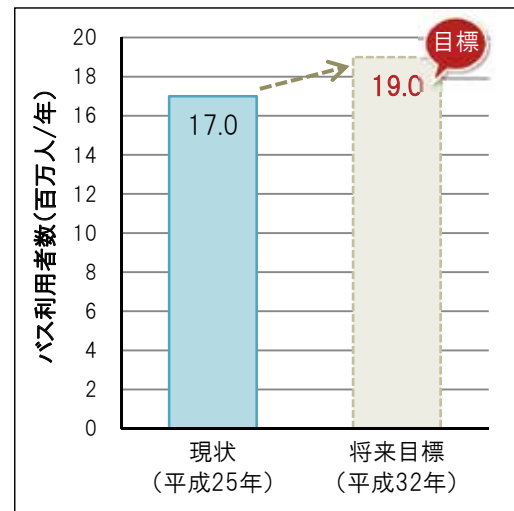
- ・路線バス、コミュニティバスのバス利用者数

※現況値：17.0 百万人（平成 25 年実績）
（路線バス 16.6 百万人、コミュニティバス 0.4 百万人）

■ 将来目標値の設定方法

- ・前総合交通戦略の取り組みにより、平成 19 年度以降のバス年間利用者は微増に転じており、取り組みを継続することにより、年間約 19.0 百万人（現状より 11.2%増加）を上回ることを目標とします。

※市全人口 41.7 万人(平成 25 年 10 月)に対して、現状の 1 人あたりバス利用回数は年間 40.8 回/人となり、これを 45.6 回/人に増やすことで、年間利用者数約 19.0 百万人(現状より 11.2%増)となります。



出典：岐阜市地域公共交通網形成計画（H27.3）

② 鉄道

目標項目	基準値	目標値
	H24	H32
鉄道駅の利用者数（乗車人員）	21.9 百万人/年	22.6 百万人/年

■ 目的

- ・人口減少・少子高齢化が進む中でも、「コンパクトシティ+ネットワーク」のまちづくりを推進することにより、鉄道利用の促進が図られることを評価

■ 指標の算定方法

- ・市内各鉄道駅（東海旅客鉄道(株)及び名古屋鉄道(株)）の利用者数（乗車人員）の合計値

※現況地：21.9 百万人（平成 24 年実績）

■ 将来目標値の設定方法

- ・鉄道駅の利用者数（乗車人員）は、増加傾向にあり、平成 15 年から平成 24 年までに 81 万人（1 年あたり 9.0 万人）利用者が増加しています。
- ・この傾向が平成 32 年まで続く想定した場合、鉄道利用者数（乗車数）は、22.6 百万人と予測されるため、これを上回ることを目標とします。

2 計画の評価と見直し

本計画は、「総合計画」「都市計画マスタープラン」「総合交通戦略」のまちづくりの方針を踏襲した、目指すべき都市構造イメージに示す集約型都市構造を実現するため、作成しています。しかし、立地適正化計画制度の枠組みの中だけでは、都市計画マスタープランなどのまちづくりの方針をすべて盛り込むことができず、以下のような課題が残されています。

今後は、これらの課題についても注視しながら継続的に計画の見直しを検討することで、持続可能な都市構造の実現を目指していきます。

【課題】

(1) 居住誘導区域の位置付けがない地域生活圏（北西部①、北西部②、北東部①）

本計画では、本市を13の地域生活圏に区分し検討していますが、「北西部①、北西部②、北東部①」の3つの地域生活圏においては、公共交通軸の位置付けがないため、居住誘導区域が設定されておらず課題となっています。

これらの地域につきましては、目指すべき都市構造（P24 参照）に示すとおり、市全体を5つの居住区域に分類し、それぞれの地域の特性に応じたまちづくりの実現に向けて、都市計画マスタープラン（地域別構想）で示す「地域の将来像」「地域整備の方針」に基づいたまちづくりを進めて行くこととしていますが、今後の人口動態、社会情勢、まちづくり協議会をはじめとする地域コミュニティ、公共交通などの状況変化に合わせて、誘導区域の設定など計画の見直しも検討していきます。

(2) 都市機能誘導区域から外れたトランジットセンター

（幹線バス停の岐阜大学付近、JR 長森駅付近の候補地）

本計画と両輪をなす「岐阜市地域公共交通網形成計画」で想定している、公共交通の核となるトランジットセンターである幹線バス停の「岐阜大学付近」と鉄道駅の「JR 長森駅付近」の候補地については、市街化調整区域であるため、都市機能誘導区域内に位置付けができず課題となっています。

公共交通の核となるトランジットセンターは、その機能を発揮するため交通結節機能の向上や充実を目指していく必要があります。今後、トランジットセンター周辺の整備等の状況により、区域区分の見直し等の都市計画やまちづくりの計画が見直された場合などには、誘導区域の設定など計画の見直しも検討していきます。

(3) 居住誘導区域に位置付けされていない郊外団地等

民間事業者等により開発された住宅団地等の中には、都市基盤が整っているにもかかわらず、公共交通軸の沿線から外れていることから、居住誘導区域に位置付けされず課題となっている団地があります。

これら住宅団地は、高度経済成長期に開発されたものが多く、少子高齢化の進展等に伴い空き家・空き地の増加やコミュニティ機能の低下等が懸念されるため、住環境の維持への取り組みについて関連部局と連携を図っていきますが、今後、まちづくり協議会などにおいて独自の取り組みがなされ、人口密度の維持が図られる場合等には、居住誘導区域に含むことも検討していきます。

(4) 関連計画との連携

本計画では、「医療施設」「行政施設」「福祉施設」「子育て支援施設」「教育文化施設」「商業施設」「金融施設」を、地域生活圏全体の居住者の生活利便性を維持するための施設として、都市機能誘導施設への位置付けを考えています。

これらの施設の一部においては、関連計画との整合などに時間を要することから都市機能誘導施設への位置付けが整理できておらず課題となっています。

今後、各種計画とも連携を図り、都市機能誘導施設への位置付けについて検討していきます。

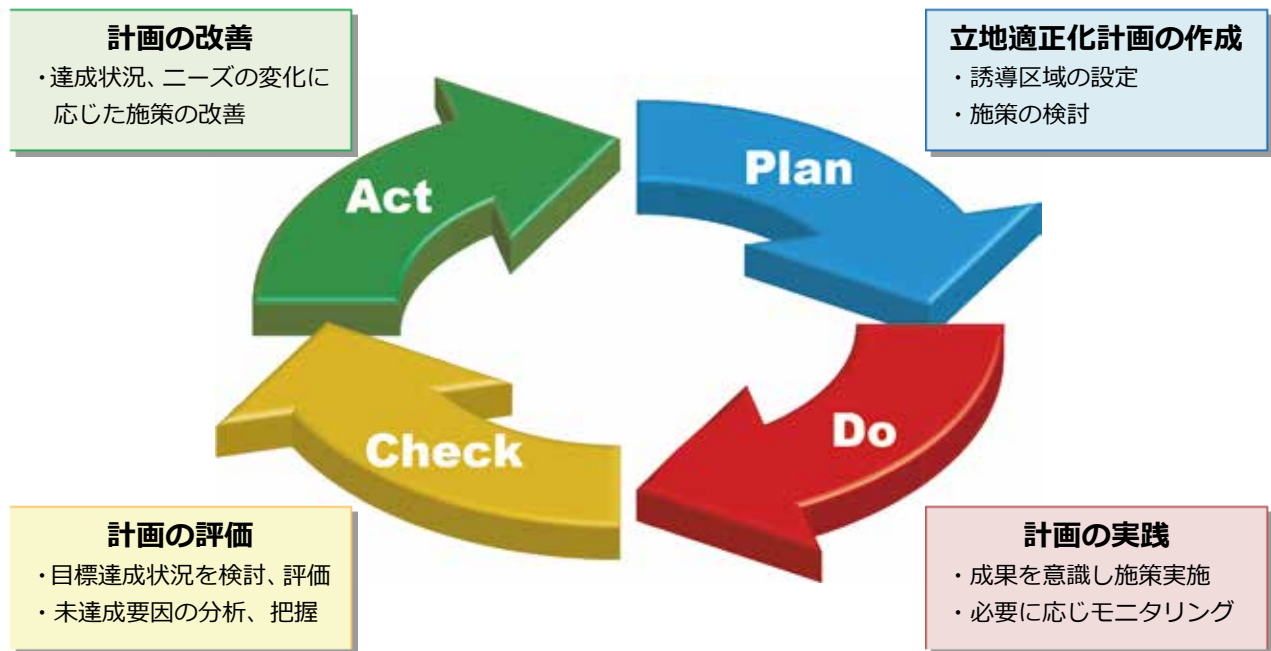
(5) 施策の達成状況に関する評価

本計画では、「居住」「都市機能」「公共交通」に関する数値目標を設定し、都市づくりの基本理念や将来都市像を実現するための各種施策の進捗状況やその効果を確認することとしています。

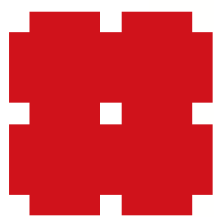
コンパクトなまちづくりを評価するにあたっては、客観的かつ定量的な分析・評価のもと、市民をはじめとする地域の関係者とのコンセンサスを形成することが重要であるため、その評価手法について課題となっています。

見直しの際には、「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月：国土交通省)に示された手法などを参考に評価方法や目標について検討していきます。

本計画は、おおむね20年後の2035年(平成47年)の都市の姿を展望した長期的な計画です。そのため、以下に示すPDCAサイクルの考え方にに基づき、おおむね5年ごとに施策や事業の実施状況について評価を行い、本計画の進捗状況や妥当性を精査、検討します。その結果を踏まえ、施策の充実や強化等を行うとともに、必要に応じて計画を改善することにより、見直しを行っていきます。



図－PDCAサイクル



岐阜市

岐阜市立地適正化計画

平成 29 年 3 月

発行：岐阜市

編集：岐阜市都市建設部都市計画課

〒500-8701 岐阜市今沢町 1 8 番

TEL:058-265-4141 (代表)

URL:<http://www.city.gifu.lg.jp/28167.htm>