

第7章 数値目標と進行管理

7 - 1 数値目標の設定

(1) 数値目標の設定の考え方

本計画では、数値目標を設定するとともに、その数値目標の達成状況を確認することにより、計画の必要性や妥当性を客観的かつ定量的に評価・検証します。

数値目標は、次の考え方に基づき設定します。

◇ まちづくりの方針に基づく指標の設定

3つのまちづくりの方針ごとに、都市機能誘導・居住誘導・公共交通ネットワークの3つの視点による評価ができるように指標を設定します。

◇ 「目標値」と「期待される効果」の設定

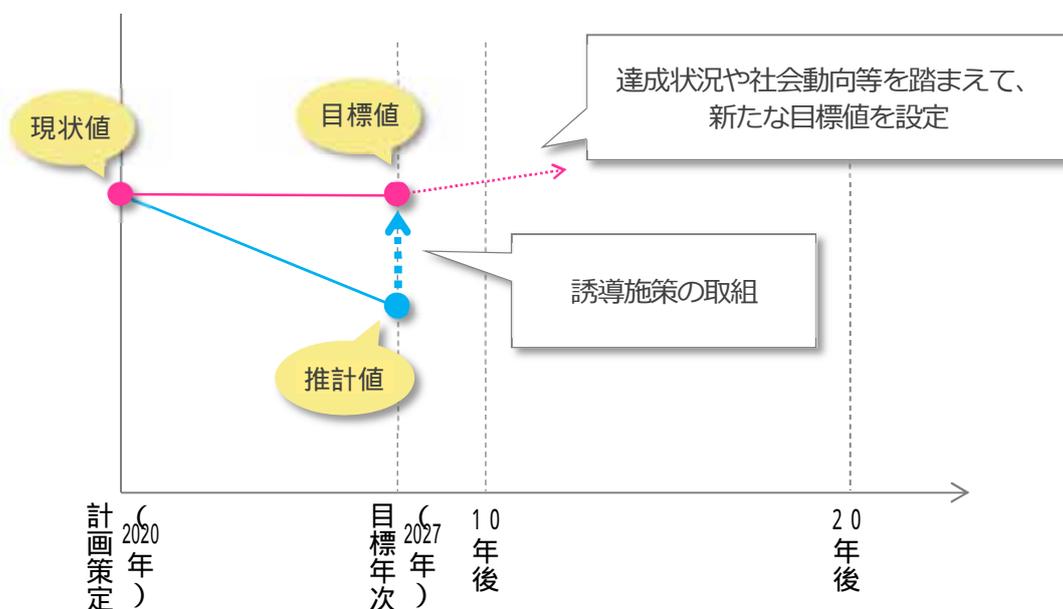
評価の指標は、「目標値」を設定して、その目標の達成により「期待される効果」を定量化する2層の設定により、都市構造の転換の進捗状況を可視化します。

◇ 計画期間に合わせた数値目標の設定

本計画は、20年先の将来的なまちづくりを見据えながらも、市マスと同様に2027年（リニア開業年）を短中期の目標年次としています。

そこで、当初の数値目標は、20年先の将来像を見据えながらも、まずは2027年に合わせた短中期の数値目標を設定して、進捗状況の把握や評価・検証を行います。

図 数値目標の設定の考え方



(2) 数値目標の設定

前述の考え方を踏まえて、3つのまちづくりの方針ごとに「目標値」と、その目標値によって「期待される効果」を設定します。

まちづくりの方針1

本市の活力を高め、賑わいを生み出す“拠点”の形成

(まちづくりの方針内容)

- 1-1 甲府駅周辺での魅力の向上と多様な交流による賑わいの創出
- 1-2 日常生活の拠点の形成

目標値

| 指標 | 現状値 | 目標値(2027年) |
|-----------|----------|------------|
| 甲府駅周辺の歩行量 | 148,385人 | 148,400人以上 |

【内容】

甲府駅周辺の歩行量は減少傾向となっておりますが、誘導施設の立地や甲府城周辺の整備等の誘導施策を総合的に推進することにより、甲府駅周辺への継続的な来訪者の維持・増加を目指します。

【算定方法】

甲府市が実施する調査における21地点*の歩行量(3日間合計)の合計値を確認します。

【確認データ】

甲府市中心市街地歩行量調査結果報告書
 現状値：2018年度
 目標値：2026年度(予定)

*平成24年度(2012)までは20地点の歩行量



期待される効果

| 指標 | 現状値 | 効果(2027年) |
|----------------|--------|-----------|
| 賑わいや暮らしやすさの実感度 | ①15.5% | ①26%以上 |
| | ②34.9% | ②38%以上 |

【内容】

甲府駅周辺の拠点性向上や各都市機能誘導区域での誘導施設の立地促進により、都市の賑わいや利便性、暮らしやすさ等が向上したと市民が実感することが期待されます。

【算定方法】

甲府市市民実感度調査における「中心市街地の賑わいが創出されている」及び「都市として利便さや暮らしやすさの向上が図られて、活気ある市街地の整備が進められている」において「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した割合を確認します。

効果は、2016年～2018年調査の回答傾向を踏まえた中で、今後の都市機能誘導に係る施策の取組効果として、その傾向が現状値から効果検証の8年間で継続することを期待して設定します。

【確認データ】

甲府市市民実感度調査(2018年10月)

甲府市市民実感度調査報告書
 現状値：2018年
 効果：2026年(予定)

| 質問 | 「そう思う」又は「ややそう思う」の割合 |
|--|---------------------|
| 中心市街地の賑わいが創出されている | 15.5% |
| 都市として利便さや暮らしやすさの向上が図られて、活気ある市街地の整備が進められている | 34.9% |

(参考) モニタリング指標：都市機能誘導区域内の来訪者数 (現状値) 13,158千人/年

→誘導施設の立地等による拠点の賑わいや集客性の向上が図られているか確認します。

*都市機能誘導区域内における鉄道駅の年間乗降客人数を甲府市統計資料より確認します。

モニタリング指標：重点都市機能誘導区域(甲府駅周辺)内の地価動向

→甲府駅周辺の拠点性向上による地価への影響を確認します。

*重点都市機能誘導区域(甲府駅周辺)内の「商業地」の9地点の公示地価を国土交通省地価動向より確認します。

まちづくりの方針2

各地域の特性を最大限に活かした住みよい居住環境の形成

(まちづくりの方針内容)

- 2-1 市街地の低密度化対策による元気なまちへの再興
- 2-2 郊外でのゆとりあるライフスタイルの維持
- 2-3 災害に対して安全で安心な居住環境の形成

目標値

| 指標 | 現状値 | 目標値 (2027年) |
|-------------|-----------|-------------|
| 居住誘導区域の人口密度 | 47.4 人/ha | 44 人/ha 以上 |

【内容】

国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、現在 47.4 人/ha の居住誘導区域内の人口密度が、目標年次直近の 2025 年には 43.4 人/ha、おおむね 20 年後の 2040 年には 37.0 人/ha となることが推計されています。

今後の各種取組により、居住誘導区域内に居住を誘導することで人口密度の低下の抑制を目指します。

目標値は、目標年次直近の 2025 年における社人研推計と甲府市人口ビジョンの差 (1,510 人)のうち、各種の誘導施策を総合的に推進することにより、9割が居住誘導区域内に居住するものと想定して設定します。

【算定方法】

居住誘導区域内人口 ÷ 居住誘導区域面積

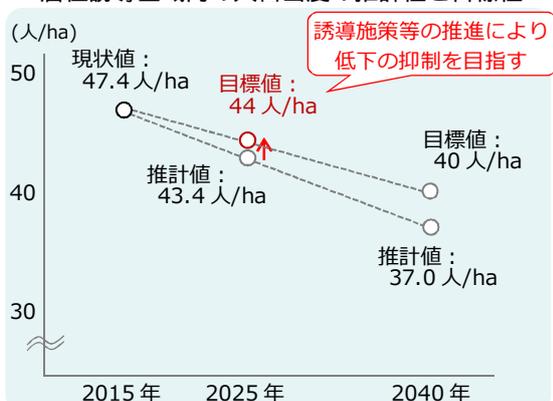
【確認データ】

総務省国勢調査

現状値：2015年

目標値：2025年(予定)

居住誘導区域内の人口密度の推計値と目標値



期待される効果

| 指標 | 現状値 | 効果 (2027年) |
|-------------|---------|------------|
| 居住誘導区域の空き家数 | 2,100 件 | 2,230 件以下 |

【内容】

郊外での住宅開発等のあり方について調査・研究を進めるとともに、居住誘導区域における既存ストックの利活用などによる誘導施策により、今後の空き家数の増加傾向に対する抑制が期待されます。

【算定方法】

推計値及び効果は、甲府市空家等対策計画での目標値の算出内容に準拠して設定(現状値から推計値又は目標値への1年当たり増加率をもとに目標年次での推計値及び効果を算定)します。

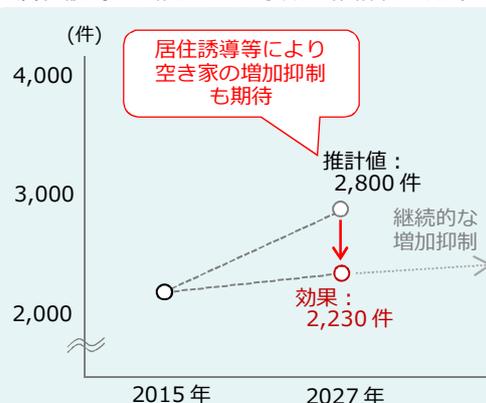
【確認データ】

甲府市空家等実態調査報告書

現状値：2017年

効果：目標年次(2027年)直近の調査(予定)

居住誘導区域内の空き家数の推計値と効果



(参考) モニタリング指標：居住誘導区域内の年少人口数 (現状値) 12,467 人

→子育て世代等への定住促進施策の推進等による居住誘導区域内の人口密度の減少抑制と併せて、世代構成バランスの健全化として、居住誘導区域内の年少人口数の変化を確認します。

※総務省国勢調査より確認します。

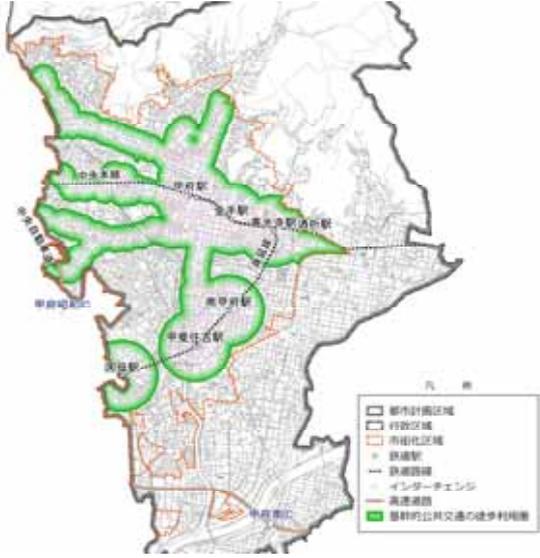
まちづくりの方針3

人が元気に活動できる公共交通ネットワークの形成

(まちづくりの方針内容)

- 3-1 拠点間の公共交通ネットワークの再構築
- 3-2 自動車依存からの転換による健康寿命の延伸と環境負荷の低減
- 3-3 公共交通の円滑化に向けた都市計画道路網の推進

目標値

| 指標 | 現状値 | 目標値 (2027年) |
|---|------------|--|
| 基幹的公共交通の利用圏人口割合 | 43% | 43%以上 |
| <p>【内容】 利便性の高い基幹的公共交通沿線等により設定した居住誘導区域について、各種の誘導施策によって居住誘導を推進することで、居住誘導区域全体の人口密度の維持とともに、基幹的公共交通の利用者確保も図り、土地利用の面から路線の維持に努めます。</p> <p>【算定方法】 市全体の人口に対する市街化区域内の基幹的公共交通の利用圏（鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m）の居住者割合を確認します。目標値は将来推計値がほぼ同率となることから、現状以上として設定します。</p> <p>【確認データ】 総務省国勢調査 現状値：2015年 目標値：2025年（予定）</p> | | |
| | | <p>基幹的公共交通の徒歩利用圏（市街化区域内）</p>  |

期待される効果

| 指標 | 現状値 | 効果 (2027年) | | | | | | |
|--|---------------------|----------------|----|---------------------|-----------------------|-------|---------------|-------|
| 公共交通や道路整備の実感度 | | | | | | | | |
| ①公共交通の利便性 | ① 25.6% | ① 26%以上 | | | | | | |
| ②道路整備の推進 | ② 64.1% | ② 70%以上 | | | | | | |
| <p>【内容】 公共交通ネットワークの再構築や都市計画道路網の整備推進により、公共交通の利用のしやすさや道路整備が進められていると市民が実感することが期待されます。</p> <p>【算定方法】 甲府市市民実感度調査における「公共交通機関を利用して、円滑な移動ができる」及び「道路の整備が進められている」において「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した割合を確認します。効果は、2016年～2018年調査の回答傾向を踏まえた中で、今後の都市機能誘導に係る施策の取組効果として、その傾向が現状値から効果検証の8年間で継続することを期待して設定します。</p> <p>【確認データ】 甲府市市民実感度調査（2018年10月）</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>質問</th> <th>「そう思う」又は「ややそう思う」の割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通機関を利用して、円滑な移動ができる</td> <td>25.6%</td> </tr> <tr> <td>道路の整備が進められている</td> <td>64.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>甲府市市民実感度調査報告書 現状値：2018年 効果：2026年（予定）</p> | | | 質問 | 「そう思う」又は「ややそう思う」の割合 | 公共交通機関を利用して、円滑な移動ができる | 25.6% | 道路の整備が進められている | 64.1% |
| 質問 | 「そう思う」又は「ややそう思う」の割合 | | | | | | | |
| 公共交通機関を利用して、円滑な移動ができる | 25.6% | | | | | | | |
| 道路の整備が進められている | 64.1% | | | | | | | |

(参考) モニタリング指標：市民1人当たりの自動車CO2排出量（現状値）0.77 t-CO2/年

→公共交通が利用しやすい環境への居住誘導により、公共交通を利用する機会が増加するとともに、自動車利用の低下による環境負荷の低減に貢献しているかを、国土交通省の算出方法で確認します。

※一人当たり小型車走行台キロ × ガソリン車燃費0.1l/km × CO2排出係数2.32kg-CO2/l（国土交通白書）× 365 / 1000

※一人当たり小型車走行台キロは、全国道路・街路交通情勢調査から甲府市の値を抽出します。

7 - 2 進行管理

策定後はおおむね5年ごとに計画の進捗状況の把握や評価・検証を行うことを基本として、今後の甲府市総合計画や市マスの改定等と整合させながら、必要に応じて、見直しや変更を行います。

それらは、PDCAサイクルの考え方に基づき、適切な進捗管理（指標等のモニタリング）を行いつつ、20年後に向けて継続的な取組を行っていきます。

評価検証において計画の変更が必要となった場合は、改めて市民からの意見聴取を行いながら、更なる計画の推進を図っていきます。

図 P D C Aサイクルに基づく進行管理の考え方



図 策定後の計画推進イメージ

