

第 10 章

目標指標

- 1 目標指標と期待される効果の検討
- 2 計画の評価と見直し

I 目標指標と期待される効果の検討

本計画の達成状況を確認する指標は、第4章に示した「立地適正化の方針」を踏まえて設定します。都市機能や居住の維持・誘導に向けた定量的な目標を示す「基本目標」と、施策の取組状況や効果発現状況を確認する「誘導目標」を設定します。

(立地適正化計画の方針と目標)

方針	基本目標	誘導目標（期待される効果）
<p data-bbox="229 613 612 712">(1) 都市機能の集約と地域の特色を生かした経済投資の誘導</p> <ul data-bbox="213 734 612 1003" style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅を核として都市機能を誘導し、地域経済投資を推進 ● 地域の生活を支える拠点の形成 ● 空き地・空き家等の活用の推進 ● 公共施設の再配置と連動した地域に適した拠点づくり 	<ul data-bbox="708 734 948 833" style="list-style-type: none"> ● 都市機能誘導区域内における低未利用地の割合 	<ul data-bbox="1026 678 1401 967" style="list-style-type: none"> ● 市全体に対する都市機能誘導区域への誘導施設数の割合 ● 商店街エリア内において実施される販売促進・イベント事業数 ● 空き店舗補助金制度を利用した出店数 ● 商店会連合会に加盟している商店会の店舗数
<p data-bbox="229 1061 612 1160">(2) 地域の将来土地利用を踏まえた暮らしやすい居住環境の維持・形成</p> <ul data-bbox="213 1182 612 1415" style="list-style-type: none"> ● 拠点周辺等への居住誘導及び職住近接地域の形成 ● 安全・安心で健康に暮らせるまちの形成 ● 既存ストックの活用・見直しによる住環境の維持と管理コストの抑制 	<ul data-bbox="708 1182 948 1236" style="list-style-type: none"> ● 都市近接居住誘導区域内人口密度 	<ul data-bbox="1026 1061 1401 1350" style="list-style-type: none"> ● 市街化区域に対する都市近接居住誘導区域内の空家等率の比率 ● 不動産取引件数 ● 日常生活において1時間以上の歩行と同等の活動を行っている人の割合 ● 1日当たり歩行数量8千歩以上の人の割合
<p data-bbox="229 1464 612 1572">(3) 公共交通ネットワークの強靱化・体系化による快適に移動できるまちの形成</p> <ul data-bbox="213 1594 612 1729" style="list-style-type: none"> ● 公共交通ネットワークの強靱化・体系化 ● 駅周辺における歩行者主体の交通環境の形成 	<ul data-bbox="708 1482 948 1684" style="list-style-type: none"> ● 市内鉄道4駅の快速急行及び急行の停車の維持 ● 路線バス系統数及び乗合タクシー地区数の維持 	<ul data-bbox="1026 1482 1401 1673" style="list-style-type: none"> ● 交通系ICカードによる利用者数の割合 ● 自動運転バスの路線導入数 ● バス路線維持のための利用促進イベント開催数 ● 駅周辺におけるバス優先施策
<p data-bbox="229 1778 612 1863">(4) 産業生産機能の高度化・先進技術の開発と導入</p> <ul data-bbox="213 1886 612 2011" style="list-style-type: none"> ● ICT・IoTの導入等により生産性向上と高度化推進 ● 第4次産業革命に係る人材育成・研究開発を推進 	<ul data-bbox="708 1841 948 1930" style="list-style-type: none"> ● 設備導入促進資金を利用している市内企業割合 	<ul data-bbox="1026 1778 1401 1998" style="list-style-type: none"> ● PHRデータにて健康管理をしている人の割合 ● 製造業におけるICT・IoT担当者等の従業者数割合 ● ICTモデル住宅の整備 ● 自治体保有情報のオープンデータ化

(1) 都市機能の集約と地域の特色を生かした経済投資の誘導に関する目標

ア 目標設定の考え方

低未利用地の活用を図り、中心的な市街地を再構築することで、地域活性化、地域資源を生かした交流やにぎわいづくりを目指すことを目標に設定します。

イ 目標

(基本目標：都市機能誘導区域内における低未利用地の割合)

	基準値	現状値	目標値
	平成 27 年 (2015 年)	令和 2 年 (2020 年)	令和 22 年 (2040 年)
都市機能誘導区域内における低未利用地の割合	12.8%	11.9%	11.6%
(目標値の算出方法) 都市計画基礎調査における「農地」及び「低未利用地」に分類される種別のうち、比較的 土地の利用・活用が容易な「未建築宅地」を積極利用することを前提に、平成 27 年(2015 年)の基準値から「未建築宅地」の割合を差し引いた値を目標値に算出			

(誘導目標)

	基準値	現状値	目標値
	平成 27 年 (2015 年)	評価年	令和 22 年 (2040 年)
市全体に対する都市機能誘導区域への 誘導施設数の割合	50.9%	52.5%	51.8%
		令和 7 年(2025 年)	
商店街エリア内において実施される販 売促進・イベント事業数	56 事業	44 事業	維持
		令和 4 年(2022 年)	
空き店舗補助金制度を利用した出店数 (過去 5 年間(H26~H30)の利用件数の平均値によ る)	4 件/年	5 件/年	4 件/年
		令和 5 年(R1~R5の平均値)	
商店会連合会に加盟している商店会の 店舗数	745 件	579 件(718 件※1)	維持 (人口比率に 応じて)
		令和 5 年(2023 年)	

※1 平成 27 年の人口当たりの割合(店舗数 745 件/人口 167,378 人=1 件/224.7 人)を維持することとし、令和 5 年の人口 161,278 人に置き換えた場合の件数。

(2) 地域の将来土地利用を踏まえた暮らしやすい居住環境の維持・形成に関する目標

ア 目標設定の考え方

都市近接居住誘導区域内の人口密度を確保し、現存する都市機能の流出抑制、新規機能の立地等を誘導し、生活しやすい市街地環境が維持されることを目標に設定します。

イ 目標

(基本目標：都市近接居住誘導区域内人口密度)

	基準値	現状値	目標値
	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	令和22年 (2040年)
都市近接居住誘導区域内人口密度	74.4人/ha	72.3人/ha	60人/ha
(参考)市街化区域人口密度	62.5人/ha	60.9人/ha	—
(目標値の算出方法) 都市計画運用指針(国土交通省)における住宅用地の人口密度の望ましい値			

(誘導目標)

	基準値	現状値	目標値
	平成27年 (2015年)	評価年	令和22年 (2040年)
市街化区域に対する都市近接居住誘導区域内の空家等率の比率 (空家所管課・都市政策所管課調査結果による)	1.0	1.1 令和7年(2025年)	1.0以下
不動産取引件数 (土地取引規制基礎調査概況調査(国土交通省))	1,560件	1,672件(1,499件※1) 令和6年(2024年)	維持 (人口比率に応じて)
日常生活において1時間以上の歩行と同等の活動を行っている人の割合 (40歳-74歳を基に算出(H28)) (健康はだの21第4期計画を参考に設定)	54.0%	52.82% 令和5年(2023年)	59.0%
1日当たり歩行数量8千歩以上の人の割合 (かながわ健康プラン21を参考に設定) (今後、計測方法を整備・検証のうえ、導入・実施を図る)	—	— —	40%

※1 平成27年の人口当たりの割合(件数1560件/人口167,378人=1件/107.2人)を維持することとし、令和6年の人口160,656人に置き換えた場合の件数。

(3) 公共交通ネットワークの強靱化・体系化による快適に移動できるまちの形成に関する目標

ア 目標設定の考え方

公共交通が利用しやすい地域への居住誘導や路線の再編による最適化により、住民の移動の利便性が確保されることを目標に設定します。

イ 目標

(基本目標：市内鉄道4駅の快速急行及び急行の停車の維持)

(基本目標：路線バス系統数及び乗合タクシー地区数の維持)

	基準値	現状値	目標値
	平成27年 (2015年)	令和4年(2022年)	令和22年 (2040年)
市内鉄道4駅の快速急行及び急行の停車の維持	4駅	4駅	維持
(目標値の算出方法) 市内鉄道4駅の乗降客数を人口比率に応じて維持することにより、停車を維持			
路線バス系統数及び乗合タクシー地区数の維持	51系統 4地区	56系統 4地区	維持
(目標値の算出方法) 基幹交通事業者及び民間事業者のそれぞれの系統数の合計値			

(誘導目標)

	基準値	現状値	目標値
	平成27年 (2015年)	評価年	令和22年 (2040年)
交通系ICカードによる利用者数の割合 キャッシュレスによる便利な移動社会の実現 (交通事業者の保有データ：秦野管内で乗車又は降車した人のうち、キャッシュレスで利用した方の割合)	約85%	約91% 令和6年(2024年)	約90%
自動運転バスの路線導入数 (交通事業者)	—	—	新規導入
バス路線維持のための利用促進イベント開催数 (交通事業者、行政単独、又は関係者との連携イベント)	—	2回/年 令和6年(2024年)	2回/年
駅周辺におけるバス優先施策 バスの利便性向上、歩行者及び高齢者等の安全確保、自動運転車両の導入に伴う外部環境負荷軽減 (道路管理者、交通管理者、交通事業者及び関係者) バス優先時間帯設定、一般車両の速度規制、P&R施策	—	—	新規導入

(4) 産業生産機能の高度化・先進技術の開発と導入に関する目標

ア 目標設定の考え方

第4次産業革命を産業や生活に取り入れ、人口減少下においても地域の活力を生み出し、都市の活性化と持続可能性が確保されることを目標に設定します。

イ 目標

(基本目標：設備導入促進資金を利用している市内企業割合)

	基準値	現状値	目標値
	平成27年 (2015年)	令和5年 (2023年)	令和22年 (2040年)
設備導入促進資金を利用している市内企業割合	10件/年	7件/年	10件/年
(目標値の算出方法) 市担当部署の申請受理件数の集計・把握による			

(誘導目標)

	基準値	現状値	目標値
	平成27年 (2015年)	評価年	令和22年 (2040年)
PHRデータにて健康管理をしている人の割合 (総人口に対するPHRデータ等により健康管理をしている人の割合) (今後、計測方法を整備・検証のうえ、導入・実施を図る)	—	—	新規導入
製造業におけるICT・IoT担当者等の従業者数割合 (新産業構造ビジョン(経済産業省)を参考に設定)	—	—	2%増
ICTモデル住宅の整備	—	—	新規導入
自治体保有情報のオープンデータ化 (R1年時点) (国の推奨するデータセットに対する割合)	64%	47%※1 令和7年(2025年)	100%

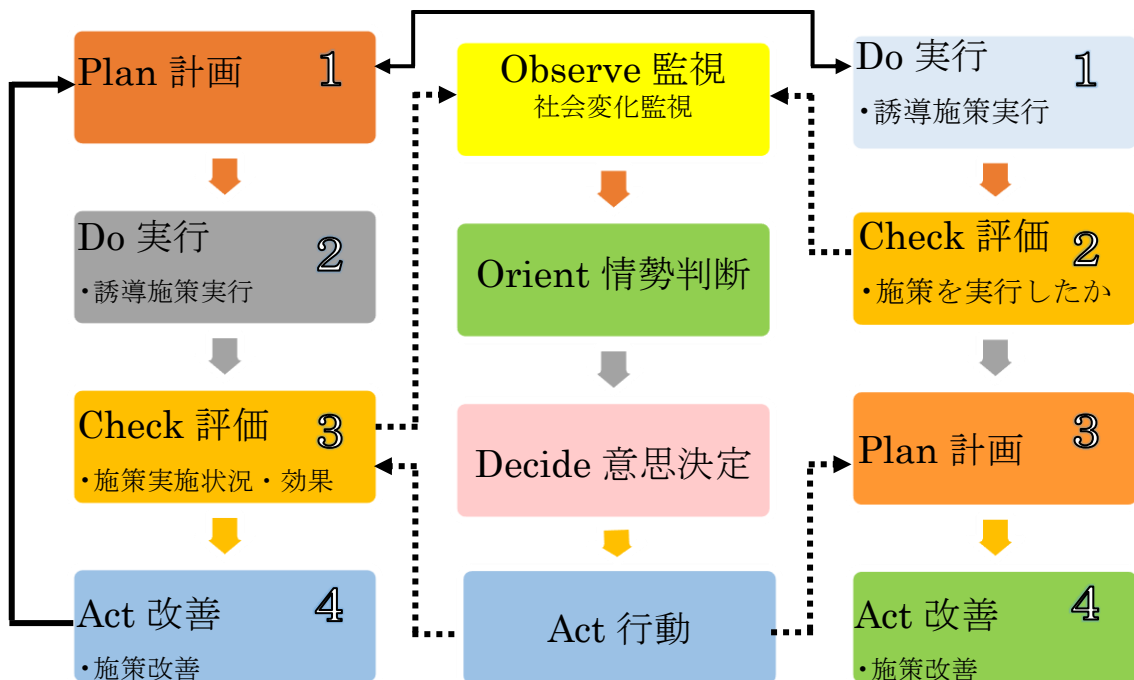
※1 令和7年に国が推奨するデータセットが追加(19→31)されたため割合が低下。

2 計画の評価と見直し

本計画の策定後、人口動態の変化や機能立地の変化の把握に努めるとともに、目標達成に向けた施策を実施していきます。今後、日本全体における社会経済の変化だけでなく、国の制度改正・廃止・新設が想定されるため、政府及び各省庁の動向を注視し、時代の先を見据えて対応する必要があります。

そのため、本市の施策については、それぞれの取組状況について、定期的に管理し、進捗状況や効果を確認していくとともに、施策の熟度を高め、必要に応じて施策を見直し、目指すべき都市づくりの理念の達成につなげていくこととします。

PDCAサイクルによる施策の評価見直しフロー



今後 20 年の間に、社会情勢の変化と経済需要、人口、雇用、労働、科学、教育、文化、金融、土地、税制など、様々な分野において、様々な変化が生じていきます。

私たち自身が時代をリードする意志を持ち、本市が将来迎える危機を確実に予測し、回避していく知恵や方法を常に模索しながら、取組みます。