

## 6. 目標値の設定と計画の進行管理

### 6-1. 現行計画（H29.3）に定めた目標指標の検証

現行計画（H29.3）では、目標指標として平成 47 年（令和 17 年）の居住誘導区域内の人口が 16,450 人、人口密度が約 30 人/ha と定めていました。

国勢調査（令和 2 年度）の人口で検証を行った結果、居住誘導区域内（H29.3）時点で人口が約 18,533 人、人口密度が約 33 人/ha となっており、平成 47 年（令和 17 年）の目標数値である人口及び人口密度を上回っており、目標達成に向けて引き続き、居住誘導区域内の人口及び人口密度の維持・向上に向けた施策を推進していくことが重要です。

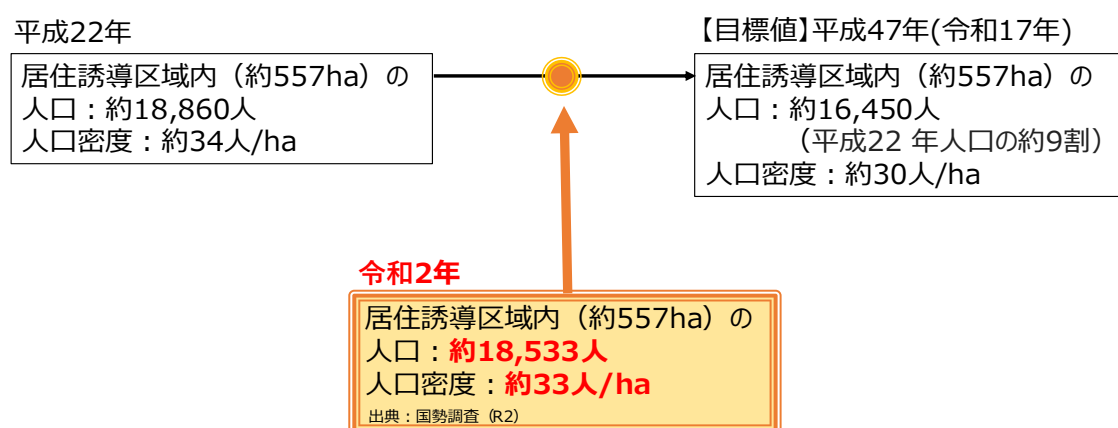


図 6-1 居住誘導区域内の目標人口及び目標人口密度

## 6-2. 定量的な目標指標の設定

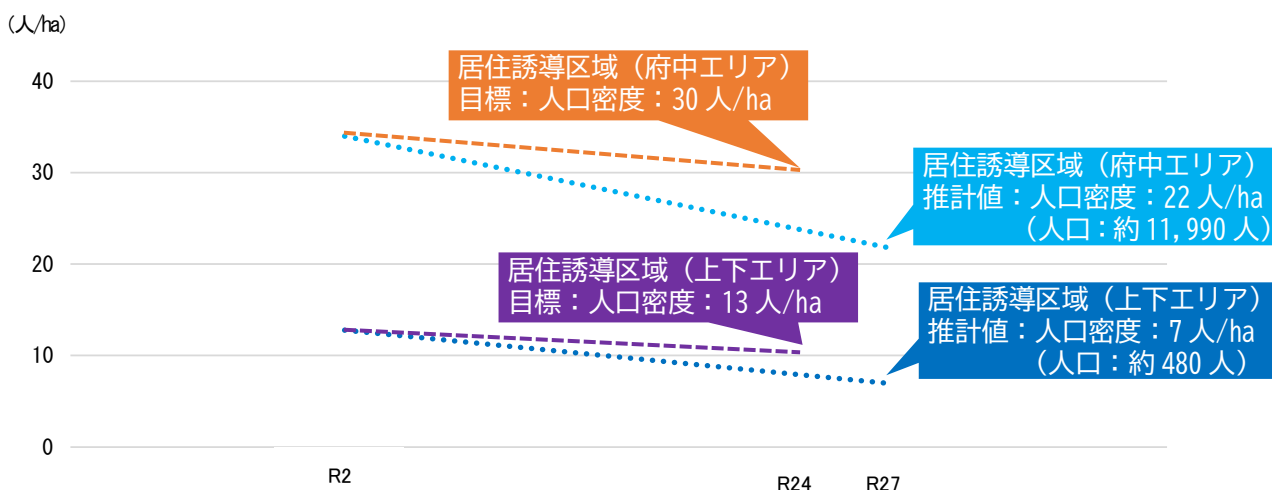
本計画で位置づけている誘導施策を実施し、良質なまちづくり、住み続ける価値の高いまちづくりを進め、かつ、地域に必要な施設が維持確保されることにより、活力のある持続可能な都市経営を目指すために、定量的な指標を設定します。

### (1) 人口に関する指標

人口減少が進む中においても、地域コミュニティの維持や生活サービス施設の維持を図るためには、一定の人口密度を維持することが重要となります。

今後の人口推移では、備後圏都市計画区域内の居住誘導区域においては、人口密度は約 22 人/ha、上下都市計画区域内の居住誘導区域では、人口密度は約 7 人/ha になることが想定されています。

このことを踏まえて、居住誘導区域外への人口流出を抑制するために、本計画に位置づけた誘導施策に確実に取り組み、居住誘導区域内における一定の人口密度の維持を図るため、目標数値として「居住誘導区域内の人口密度」を設定します。



..... 現行の計画のまま推移した場合（府中エリア） ..... 現行の計画のまま推移した場合（上下エリア）

※国勢調査の町丁目別人口を 100m メッシュ居住人口に変換し、各区域に 50%以上含まれるメッシュの居住人口のみを集計しているため、実際の居住人口と差異が生じる場合があります。

出典(人口): 国勢調査(R2)、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を基に集計

図 6-2 今後の人口推移

目標指標	居住誘導区域内の人口密度	
目的	居住(人口)の集積状況について評価	
基準値 (H22)	府中	34 人/ha(居住誘導区域面積:約 557ha、人口:約 18,860 人)
	上下	—
現状値 (R2)	府中	33 人/ha(居住誘導区域面積:約 553ha、人口:約 18,566 人)
	上下	13 人/ha(居住誘導区域面積:約 69ha、人口:約 881 人)
目標値 (R24)	府中	30 人/ha
	上下	13 人/ha
目標値の達成により期待される効果	商業施設等のサービス機能やアクセス確保など都市機能の維持・向上が期待されます。	
算出方法	国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口、住民基本台帳人口を用いて、居住誘導区域内の人口を算出	
出典	国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口、住民基本台帳	

(参考指標)

関係人口・交流人口に関する指標

上下エリアでは、特に人口減少・高齢化により地域づくりの担い手不足という課題に直面しています。人口減少・高齢化が進む中、地域の活力創出には、担い手としての関係人口の増加が不可欠です。上下エリアでは、関係人口や交流人口を増やし、将来的な移住者の増加等へつなげていくために、参考値として、「関係人口・交流人口」を設定します。

基準値(R6)	13,908 人
目標値(R24)	現状値以上
算出方法	上下エリアの観光施設(3 地点)の観光客数(市町内・外)の合計
出典	広島県観光客統計調査票 総観光客数

## (2) 公共交通に関する指標

今後、人口減少・少子高齢化が進行していくと考えられるため、誰でも利用できる移動手段として公共交通の役割はますます重要となります。今後も、地域公共交通網の再編等を通じて市民一人ひとりが利用しやすい公共交通とするため、目標数値として「公共交通の利用者数」を設定します。

目標指標	公共交通の利用者数
目的	交通ネットワークの形成・維持に関する取組みの効果について評価
基準値	－
現状値 (R4)	95.4 万人
目標値	107.1 万人(R10)
目標値の達成により期待される効果	公共交通の利用者数を一定以上に保つことにより将来においても市民一人ひとりが移動しやすい公共交通が維持されることが期待されます。
算出方法	JR 福塩線(市内 9 駅)の乗車人数、市内を走る路線バスの利用者数、ふれあいタクシー、おたっしや号、協和元気タクシーの利用者数を合算した人数
出典	交通事業者等の集計データ、府中市地域公共交通計画(R6.3)

※本市地域公共交通計画(令和 6 年 3 月)の目標値を引用し、以降はこれを維持すると設定。地域公共交通計画の改定が行われ、新たに目標値が示された場合は、その値を目標値とする。

## (3) 財政に関する指標

ライフサイクルコストを考慮した計画的な補修など効率的な都市関係施設の運営を行うなど、市民1人当たりの財政負担の増加を抑制するため、目標数値として「住民一人当たりの歳出額」を設定します。

目標指標	一人当たりの歳出額
目的	住民一人当たりの歳出額について評価
基準値	－
現状値 (R4)	+3.6% (2012-2017:1.3%、2017-2024:4.9%)
目標値 (R24)	現状値以下
目標値の達成により期待される効果	住民一人当たりの歳出額を一定程度に抑えることにより持続可能な行政運営が可能となることが期待されます。
算出方法	一人当たり歳出額の対前年比を算出後、過去 5 年間及び直近 5 年間で平均値を算出し、平均値の変化を評価
出典	地方財政状況調査データ、まちづくり健康診断 評価用レポート

---

#### (4) 災害リスクに関する指標

近年は自然災害が頻発化・激甚化しており、ハード対策だけではなく、災害外発生時に円滑に避難可能な体制の構築などソフト対策も重要です。マイタイムラインの作成は災害発生時の円滑な避難に寄与するためだけではなく、防災意識醸成や地域コミュニティの向上を目的としていることから、目標数値として「マイタイムライン作成率」を設定します。

目標指標	マイタイムライン作成率
目的	マイタイムライン作成率について評価
基準値	—
現状値 (R6)	37%
目標値 (R24)	60%
目標値の達成により期待される効果	各地区の居住者がマイタイムラインを作成することにより、災害発生時に円滑な避難が可能となり、人的被害の減少が期待されます。
算出方法	マイタイムラインの作成講習会を実施した地域の割合を算出
出典	府中市まち・ひと・しごと創生総合戦略

### 6-3.計画の進行管理

本計画では、都市計画マスタープランの将来展望時期を見据えて、概ね20年後の令和24年(2042年)を目標年次として、都市計画マスタープランで掲げたコンパクトなまちづくりの実現を目指して、都市づくりの目標を位置づけました。

今後、目標に沿った誘導施策を検討・実行していく中で、長期的な視点の中で効果が発揮できるよう、継続してネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて取り組みを進めていきます。

このため、社会経済情勢の変化や上位計画・関連計画の見直しなどを踏まえ、より実効性の高い計画とするため、概ね5年を目処に、PDCA サイクルによる計画の評価・検証をおこないながら、必要に応じて計画の見直しを行い、目標の達成を目指していきます。

なお、進行管理においては、本計画策定を目的に立ち上げた府中市都市再生協議会を開催し、所定の手続きを経て計画の見直しを行います。

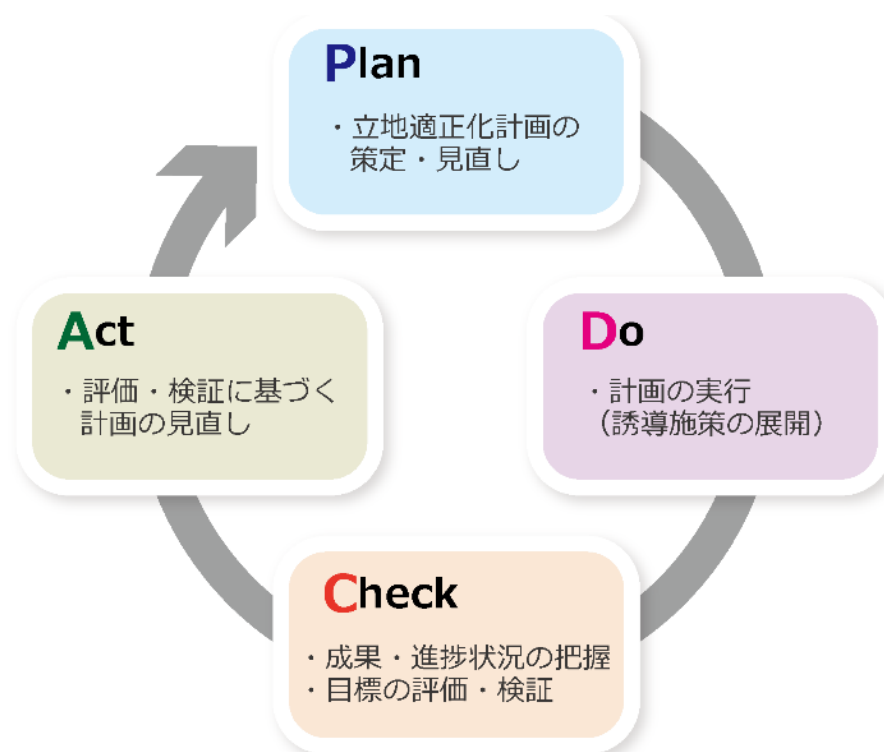


図 6-3 立地適正化計画の評価・検証イメージ