

藤沢市都市マスタープランにおける「将来都市構造の実現に資する総合的な指標(例)」

都市づくりの基本方針	基本方針の主な関連項目	分野別計画等	指標(単位)	前回値	現状値	目標値(目標年度)	設定趣旨及び目標値等の考え方
1. 13地区別まちづくり	①	立地適正化計画	市街化区域内におけるDID(人口集中地区)の割合(%)	93.9%(H12)	95.9%(H22)	95%(H48)	各地区のまちづくり事業が充実することにより地域の魅力向上、人口の維持が図られると考え、本指標を設定します。DIDの範囲を狭め、さらにDIDの密度を上げるといった観点もありますが、藤沢市においては、すでにコンパクトな都市構造の形成を進めており、人口密度についても、1平方km当たり8,000人を超えている状況です。(DID基準4,000人)そのため、市街地の更なる集約を目指すのではなく、20年後においても、現在の人口密度、市街地規模を維持していくことを目的とします。(現在の人口推計どおり、平成30年までの人口増加が見込める都市基盤の構築をめざす。)
	③、④	市民満足度調査	市民の意識が高く、市民参加型の地域づくりが進んでいること。(%)	43.7%(H23)	42%(H27)	100%	13地区別のまちづくりに当たっては、市民参加のまちづくりをめざしています。まちづくり関連の講習会開催数や参加者数といった実数目標もありえますが、市民がまちづくりをどのように捉えているかの意識調査の数値を指標とします。時限的な目標値はありませんが、最終的には100%となるようなまちづくりをめざしたいと考えます。
2. 活力を生み出す都市づくり	①、③	経済センサス	商業吸引力(%) =(藤沢市の商業人口)/(藤沢市の行政人口) 藤沢市の商業人口 =県の行政人口×(藤沢市小売販売額)/(県小売販売額)	108.3%(H19)	110.2%(H24)	-	商業吸引力は、神奈川県内において、藤沢市の商圏規模を示しており、商業基盤の充実や交通体系の構築(都市拠点形成、公共交通の充実)等が図られることによる、都市の魅力向上につながる指標と考えます。1つの大型商業施設の設置により、小売販売額が大きく変化はしますが、商業吸引力については商業等の都市の活力を示す指標になり得ると考えています。また、大型店の数値に左右されやすく、地域の商店街の活力を直接体现できるとは言いづらいつい面はありますが、人が集まる効果については波及するとともに、魅力ある都市拠点の形成による居住人口の増加は、商店街の活性化にもつながっていくものと考えます。数値が高くなる要素としては、「藤沢市の小売販売額の増」「県の小売販売額の減」「県の行政人口の増」「藤沢市の行政人口の減」があり、現状値より増加することが望ましいと考えますが、県内他市とのバランスもあり、目標値の設定が難しくなっています。
	①~④	国勢調査	夜間人口・昼間人口の比率(%) (昼間人口/夜間人口)	94.9%(H17)	93.2%(H22)	-	昼間人口(従業地・通学地による人口)の増:都市基盤整備が充実することによる商業・工業の発展(雇用の充実) 夜間人口(常住地による人口)の増:交通体系や緑といった居住環境や都市の魅力の向上 自立した都市をめざしつつ、横浜・東京との距離感を考えると、現状数値程度が維持されるべきと考えています。
3. 低炭素社会構築にむけた都市づくり	①~④	地球温暖化対策実行計画	温室効果ガスの削減率(%)	20.1%(H20)	26.6%(H24)	40%(H34)	公共交通の充実による自家用自動車利用の減少や公園整備、緑の保全により環境の向上が図られると考え、本指標を設定します。40%削減に当たっては、家庭や執務室での節電や公共交通への切替、太陽光発電の設置など、複合的な要素の集合により算出しているため、都市計画での分野による効果が見えづらくはなっていますが、低炭素型のまちづくりをめざす上では、理解しやすい指標と考えます。
	②	統計年報	鉄道利用者増加率(%) (鉄道利用者増加率/人口増加率)	104.3%(H20-H15比)	102.9%(H25-H20比)	-	年間の鉄道利用者数の増加と人口の増加の割合比により算出(人口の増加率よりも、鉄道利用者数の増加率が多いと100%を超えた数値となります。) 鉄道利用者(公共交通利用者)が人口の増加率を上回るということは、自家用車から鉄道利用への転換につながると考え、本指標を設定します。数値目標はありませんが、100%以上の数値を確保していくべきと考えています。
4. 災害に強く安全な都市づくり	①	耐震改修促進計画	住宅の耐震化率(%)	74.4%(H23)	88.4%(H27)	95%(H32)	大規模地震の際の一次被害及び二次被害を防ぐため、耐震化を進めており、都市の防災力の向上につながるため、本指標を設定しています。数値については、耐震化及び老朽化した住宅の建て替え等により、向上しています。
	③	道路整備プログラム	都市計画道路整備率(%)	72.3%(H22)	76.3%(H27)	100%	道路整備プログラムを作成し、未整備の都市計画道路の整備を優先順位を付けたなかで、整備していくこととしています。時限的な目標値は定めていませんが、最終目標としては全路線の整備をめざすため、100%としています。
5. 美しさに満ちた都市づくり	①	緑の基本計画	緑地の確保率(%)	25.8%(H23)	25.4%(H27)	29%(H42)	緑の基本計画では、最終的な目標を30%としています。(H42は中間目標値) 緑地には、公園や緑地のほか、生産緑地や農業振興地域内の農用地等を含むため、公園整備等進めていますが、相続等による緑地の解除の方が数値が大きく、全体として減少となっています。
	④、⑤	市民満足度調査	まちと自然環境の調和がとれていること。(%)	66.8%(H23)	66.5%(H27)	100%	うつくしさに満ちた都市づくりを直接表現する指標の設定は難しく、市民が受ける感覚的な数値が馴染むのではないかと考え、本指標を設定します。時限的な目標値はありませんが、最終的には100%となるようなまちづくりをめざしたいと考えます。
6. 広域的に連携するネットワークづくり	①	交通マスタープラン	最寄り駅まで15分圏域の人口割合(%)	-	72%(H26)	90%(H42)	鉄道駅周辺の交通結節機能の強化、はしご型の交通軸(鉄道網・道路網)の形成が図られることによる交通利便性の向上が図られ、広域的なネットワークづくりにつながるため、本指標を設定します。15分という数字は、アンケート調査を行う中で8割以上の人が満足、やや満足と回答されたことから設定をしています。90%の目標値については、市街化区域内の全域を15分圏域とすることを目標としています。
	③	観光振興計画	年間観光客数(万人)	1541万人(H22)	1834万人(H27)	2000万人	観光客数の増加は、広域的な交通ネットワークの充実が一つの要素となるため、設定します。全体としては、交通だけでなく、商業や自然環境、バリアフリーなど複数要素により、観光客に魅力ある街になると考えられます。