

## 6. 定量的な目標

---

## 6-1 目標値設定の考え方

本計画では、本市全体でのまちづくり方針“誰もが多様なライフスタイルで生涯活躍できる地域連携型まちづくりの推進”に向けて、都市機能誘導区域が個々のまちづくりの方向性を目指すとともに、各都市機能誘導区域が連携できる公共交通サービスの実現によって、将来像へと近づくものです。また、居住誘導区域が設定されることにより、都市機能と居住が連動したまちのコンパクト化が促進されます。そのため、本計画では、都市機能誘導区域に関する指標、居住誘導区域に関する指標、公共交通に関する指標に分類して目標値を設定します。

本計画での都市機能及び居住の誘導に向けた施策により目指す目標値は「アウトプット指標」と、目標値の達成により期待される効果を示す「アウトカム指標」をそれぞれ設定するものとします。

目標値の目標年次については、設定する指標の特性（土地利用施策による効果の発現には長期間を要するが、公共交通施策は比較的短い期間での効果発現が期待できるなど）をふまえて設定するものとします。

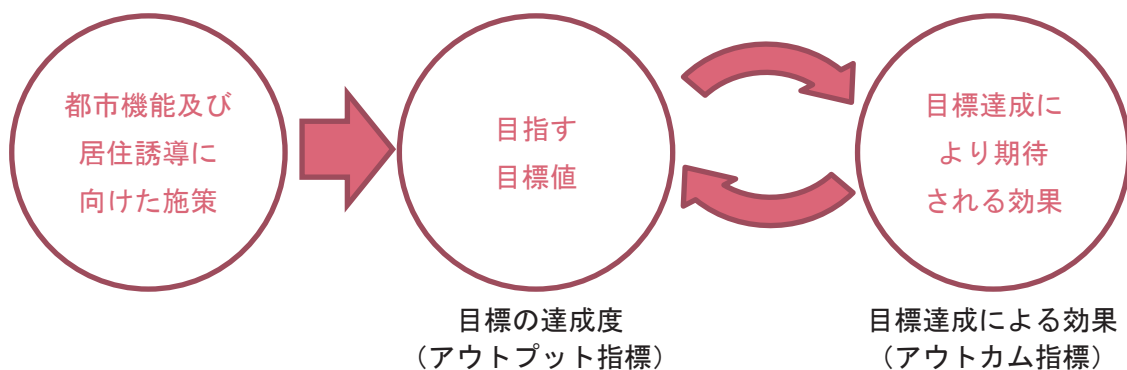


図 6-1 目標（アウトプット）および効果（アウトカム）のイメージ

## 6-2 都市機能誘導に関する目標値

都市機能誘導区域に関する目標値は、個々のまちづくりの方向性の実施状況を評価するための“都市機能の充足に関する指標”を設定します。

### 6-2-1 目指す目標値

都市機能誘導施設が都市機能誘導区域内に整備される割合が上昇することを目標とします。

表 6-1 アウトプット指標：  
全市域に対する都市機能誘導区域内に占める都市機能誘導施設の割合

	現況値	目標値
	平成 27 年（2015 年）	上：平成 35 年（2023 年） 下：平成 52 年（2040 年）
全市域に対する都市機能誘導区域内に占める都市機能誘導施設の割合	19.1%	20.1% 22.3%

### 6-2-2 期待される効果

都市機能誘導区域では、都市機能誘導施設が誘導されることにより、利便性が高くなることから、一定の地価水準が確保されることを目標とします。

表 6-2 アウトカム指標：都市機能誘導区域内の公示価格平均

	現況値	目標値
都市機能誘導区域内の公示価格平均	—	市全域公示価格平均を上回る上昇率（又は下回る下落率）が期待される

## 6-3 居住誘導に関する目標値

### 6-3-1 目指す目標値

居住誘導区域においては、人口減少、少子高齢化が進展する中であっても、日常生活において必要な都市機能や一定水準の公共交通サービス等を確保し、良好な住環境の維持、向上に向けた取り組みを推進することで居住を誘導すること、また、公共交通の利便性を活かし、自動車に過度に頼らなくとも日常生活を営むことができるエリアを目指すこととしています。

以上のような観点から、本計画の居住誘導に関わるアウトプット指標として、「居住誘導区域内の人口密度」、「市民一人当たりの年間公共交通利用回数」を設定します。

#### (1) 居住誘導区域内の人口密度

居住誘導に向けた施策により居住誘導区域内に居住を誘導するとともに、居住誘導区域外への人口の流出が抑制され、区域内は一定の人口密度が保たれることを目標とします。目標値の設定にあたっては、市域における人口減少傾向等の今後の人口動態を踏まえ、現状維持とします。

表 6-3 アウトプット指標①：居住誘導区域内の人口密度

	現況値	目標値
	平成 29 年 (2017 年)	平成 52 年 (2040 年)
居住誘導区域内の人口密度	42.9 人/ha	42.9 人/ha

## (2) 市民一人当たりの年間公共交通利用回数

前橋市地域公共交通網形成計画では、居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域等へのアクセスに自動車以外の交通手段を選択でき、便利な生活が可能なエリアを「公共交通沿線居住エリア」として位置付けています。公共交通網形成計画に基づく公共交通整備により利便性が向上する公共交通沿線において、本計画の施策により居住を誘導することでさらに公共交通の利便性が高まり、公共交通利用者数が向上すると考えられます。

上記を踏まえ、本計画のアウトプット指標として「市民一人当たりの年間公共交通利用回数」を設定し、目標値については地域公共交通網形成計画に準拠します。

表 6-4 アウトプット指標②：市民一人当たりの年間公共交通利用回数

	現況値 平成 28 年 (2016 年)	目標値 平成 34 年 (2022 年)
市民一人当たりの年間公共交通 利用回数	57 回/年	59 回/年

1

2

3

4

5

6

7

8

資

## 6-3-2 期待される効果

### (1) 居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数

居住誘導区域では、居住誘導に向けた施策により、暮らしの利便性、交通の利便性の向上が図られることで、自動車に過度に依存しなくとも日常生活を過ごせることが期待されます。そこで、アウトカム指標の一つとして、「居住誘導区域内における自動車免許非保有者の平日外出日数」を挙げます。現況値としては平成30年（2018年）度都市マスアンケート<sup>※注釈1</sup>の結果を採用します。

本計画に基づく各種施策を実施することにより、居住誘導区域内の免許非保有者の外出日数増加を目指します。そこで、免許非保有者であっても免許保有者の平日外出日数4.16日と同程度の外出頻度となることを目指し、居住誘導区域内の免許非保有者の平日外出日数4.0日を目標値として設定します。

表 6-5 居住誘導区域内住民の平日外出日数現況値

	現況値 平成30年（2018年）
免許非保有者	3.16日/5日（平日）
免許保有者	4.16日/5日（平日）

表 6-6 アウトカム指標①：居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数

	現況値 平成30年（2018年）	目標値 平成52年（2040年）
免許非保有者の平日外出日数	3.16日/5日（平日）	4.0日/5日（平日）

※平日は土日を除く5日間

※注釈1：都市マスアンケート（都市づくりに関するアンケート調査）とは、「都市計画マスタープラン」見直しの参考として、都市づくりに関する市民の皆様の意見や要望を把握する為のアンケート調査です。概ね5年に1度調査が実施されており、直近では平成30年（2018年）6月に実施しました。

## (2) 居住誘導区域内における「魅力的な住環境の整備」の評価

居住誘導区域内においては、各種施策による暮らしの利便性、交通の利便性の向上が図られることが期待できることから、当該区域内に住まう人々においては、前橋市は「魅力的な住環境」であると感じる割合が増加するものと考えられます。

そこでアウトカム指標の一つとして、都市マスアンケート調査結果<sup>※注釈1</sup>の、「毎日の暮らしの中で、快適さや利便さ、暮らしやすさなど、魅力的な住環境が整っていると感じますか。」という設問の結果を採用します。

平成30年(2018年)の調査結果を現況値として、「感じない」「あまり感じない」と回答した方の半数が「まあまあ感じる」以上となることにより、「感じる」「まあまあ感じる」の回答が90%以上となることを目標値として設定します。

表 6-7 アウトカム指標②：居住誘導区域内における「魅力的な住環境の整備」への評価

「毎日の暮らしの中で、快適さや利便さ、暮らしやすさなど、魅力的な住環境が整っていると感じますか。」の設問に対する回答	現況値 平成30年(2018年)		目標値 平成52年(2040年)
	感じる	17.7%	80.8%
まあまあ感じる	63.1%		

※注釈1：都市マスアンケート（都市づくりに関するアンケート調査）とは、「都市計画マスタープラン」見直しの参考として、都市づくりに関する市民の皆様の意見や要望を把握する為のアンケート調査です。概ね5年に1度調査が実施されており、直近では平成30年(2018年)6月に実施しました。

