



# 第7章

## 計画の評価・見直し

7-1. 目標値の設定	.....	131
7-2. 評価と見直し	.....	134





## 7-1. 目標値の設定

### (1) 都市機能・居住誘導に係わる目標指標

将来にわたってコンパクトで質の高い市街地の維持を目指して、20年後に達成すべき目標値を設定します。

また今回の改定で、各目標値の進捗状況を確認したところ、人口減少・少子高齢化、新型コロナウイルスによる生活様式や人々の行動変化等により、ほぼ全ての指標で値が減少しました。

しかし、2023年5月に感染法上の分類が第五類に移行し、生活様式がコロナ禍前に戻りつつあるため、各数値は徐々に増加していくと推察されます。このため、引き続き指標に関するデータを取得し、モニタリングしていきます。

#### 1) 居住誘導に係わる目標指標

##### 【指標】

	項目	現況値	改定時の値	すう勢 <sup>※1</sup>	目標値 (2035年度)
居住誘導区域に関する事項	居住誘導区域内の人口密度 (人/ha) <sup>※2</sup>	68.0 (2015年度)	65.2 (2023年度)	58.5 <sup>※3</sup> (2035年度)	<b>62.6<sup>※4</sup></b>
	公共交通利用者数 (千人/年) <sup>※5</sup>	19,947 (2016年度)	13,635 (2021年度)		<b>19,947 (現況値以上<sup>※6</sup>)</b>

※1…「すう勢」とは、過去のデータを基に算出した将来の予想値や推計値のことをいう。

※2…「静岡県の都市計画」や「都市計画基礎調査」などにより値を確認。

※3…「国立社会保障・人口問題研究所」による2035年推計値を活用し、算出。

※4…「住むなら三島・総合戦略」の将来人口の目標値を活用し、算出。

※5…「三島の統計」による値及び各事業者から提供された値を確認（鉄道及び路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む）の年間利用者数）。

※6…本市の人口は減少傾向にあり、この傾向は続くものと予測している（「第2章2-1（2）人口」参照）。公共交通利用のベースとなる人口が減少すると、公共交通利用者数も減少していくことが懸念される。将来人口が減少する中で、公共交通利用者数が現状維持されれば実質は増加していると考えられる。これより、目標値としては、公共交通利用者数の現況値以上とした（三島市地域公共交通網形成計画の指標と同様の考え）。



## 2) 都市機能に係わる目標指標

### 【指 標】

		項目	現況値	改定時の値	すう勢 <sup>※1</sup>	目標値 (2035年度)
都市機能誘導区域に関する事項	中心拠点	中心市街地周辺 (旧三島町地域)	5,653 (2018年度)	5,246 (2022年度)	▲	<b>5,653</b> (現況値以上 <sup>※5</sup> )
	地域拠点	三島萩 IC 周辺 (北上地域)	175 (2018年度)	— ※3		<b>175</b> (現況値以上 <sup>※5</sup> )
		幸原町・徳倉周辺 (北上地域)	195 (2018年度)	302 (2022年度)		<b>195</b> (現況値以上 <sup>※5</sup> )
		谷田地区遺伝研坂下周辺 (錦田地域)	181 (2018年度)	132 <sup>※4</sup> (2022年度)		<b>181</b> (現況値以上 <sup>※5</sup> )
		大場駅周辺 (中郷地域)	大場駅の利用者数 (千人/年) ※6	898 (2016年度)		706 (2021年度)

※1…「すう勢」とは、過去のデータを基に算出した将来の予想値や推計値のことをいう。

※2…「三島の統計」により値を確認（午前7時～午後7時の12時間）。

●中心市街地周辺…市道鎧坂線、小山三軒家線及び南本町1号線の合計歩行者数

●三島萩 IC 周辺…市道徳倉末広山線の歩行者数 ●幸原町・徳倉周辺…市道幸原萩線の歩行者数

●谷田地区遺伝研坂下周辺…市道錦田大場線及び小山東富士見線の合計歩行者数

※3…2018年度以降、市道徳倉末広山線の歩行者数調査は実施していない。

※4…2021年度以降、小山東富士見線の歩行者数調査は実施していないため、市道錦田大場線の歩行者数を掲載。

※5…歩行者数においても上記「※6」と同様の考え。

※6…「三島の統計」により値を確認（大場駅の年間利用者数）。

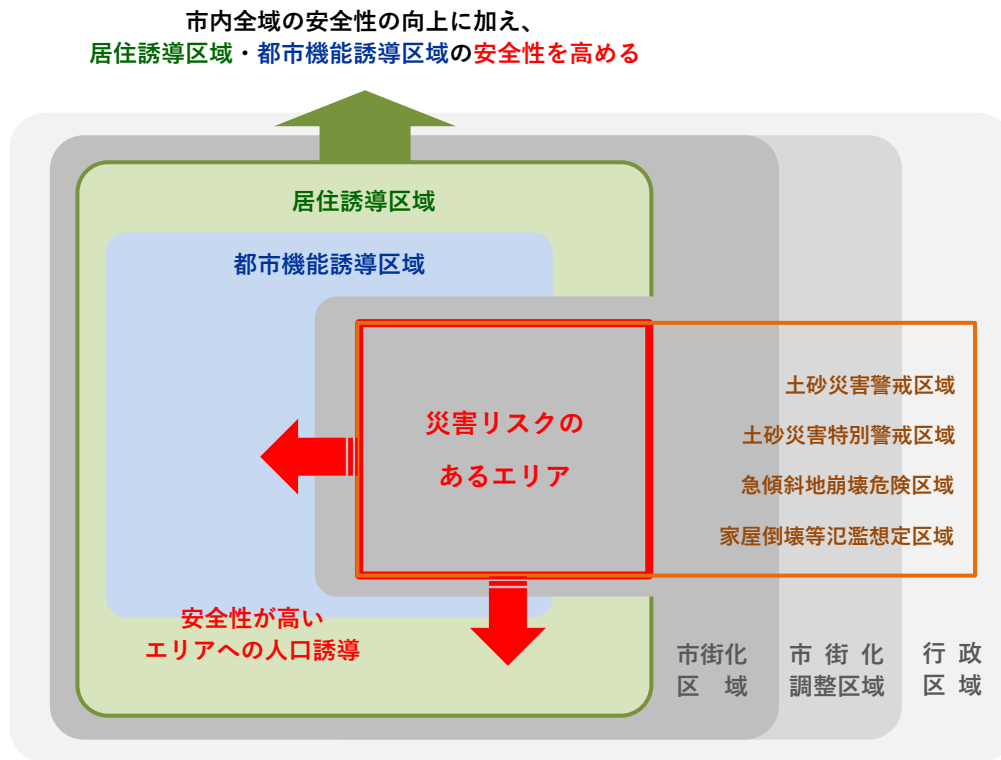
「地域拠点-大場駅周辺（中郷地域）」は、他の地域拠点とは異なり区域内に鉄道駅が存在すること、また、区域内やその周辺に歩行者数の観測地点が不足していることから、上記のとおり、大場駅の年間利用者数を指標として設定した。

※7…本市の人口は減少傾向にあり、この傾向は続くものと予測している（「第2章2-1（2）人口」参照）。公共交通利用のベースとなる人口が減少すると、公共交通利用者数も減少していくことが懸念される。将来人口が減少する中で、公共交通利用者数が現状維持されれば実質は増加していると考えられる。これより、目標値としては、公共交通利用者数の現況値以上とした（三島市地域公共交通計画の指標と同様の考え）。



## (2) 防災指針に係わる目標指標

防災指針が掲げる「災害に強いまちなか」と「安全性の高い居住環境」を達成するため、コンパクトかつ災害に強いまちづくりを進めるための取組みを推進し、災害リスクのあるエリア※1から居住誘導区域内への人の誘導を目標として設定します。



### 【目標指標】

	項目	現況値	目標値 (2035年度)
「(1) 災害に強いまちなかへの更新」、 「(2) 安全性の高い居住環境の実現」 に係わる事項	災害リスクのあるエリアの 人口密度 (人/ha) ※1	101.8 ※2	<b>96.5 ※3 未満</b> (自然減少を踏まえた 推計値未満)

※1…「災害リスクのあるエリア」とは、市街化区域内かつ居住誘導区域内に存在する土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、家屋倒壊等氾濫想定区域など、災害の発生のおそれがある区域のことをいう。

※2…「令和2年国勢調査・第5次メッシュ(250m)」や「令和3年都市計画基礎調査・建物用途現況」などにより値を確認。

※3…「国立社会保障・人口問題研究所による2035年推計値(国土数値情報・500mメッシュ別将来推計人口(H30国政庁推計))」や「令和3年都市計画基礎調査・建物用途現況」を活用し、自然減少を踏まえた将来人口を算出。将来人口を災害リスクのあるエリアの面積で割り、目標値を算出。

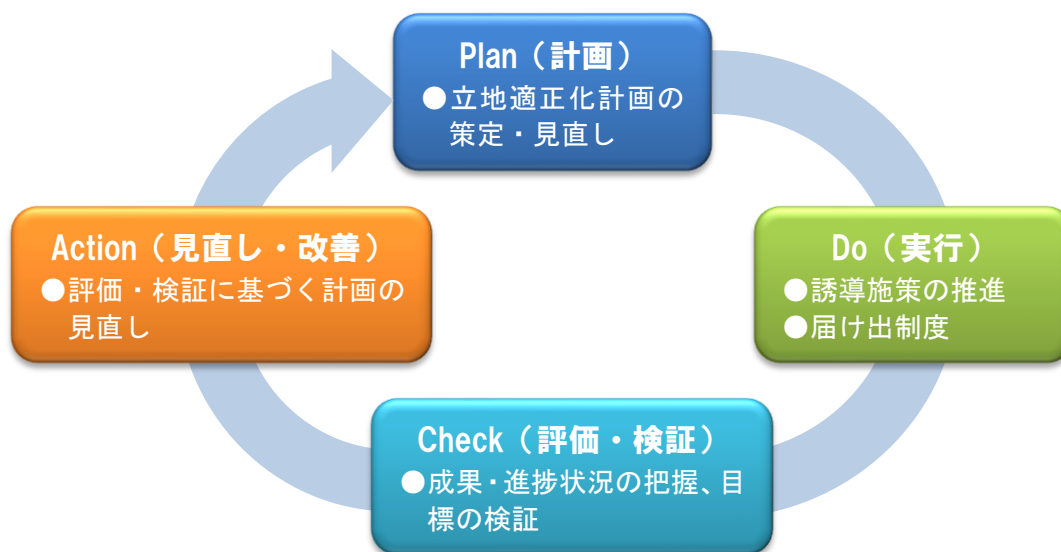


## 7-2. 評価と見直し

### (1) 計画の進行管理

本計画は、20年後を目標としたものであり、長期的な視点に立って継続的な取り組みが必要です。そのため、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画の見直しに際して整合性に配慮するとともに、定期的に計画の進捗状況をチェックしながら、必要に応じて計画の見直しを行い、計画内容の充実を図っていきます。

そのため、以下のようにPDCAサイクルに基づき、計画の進行管理を行っていきます。

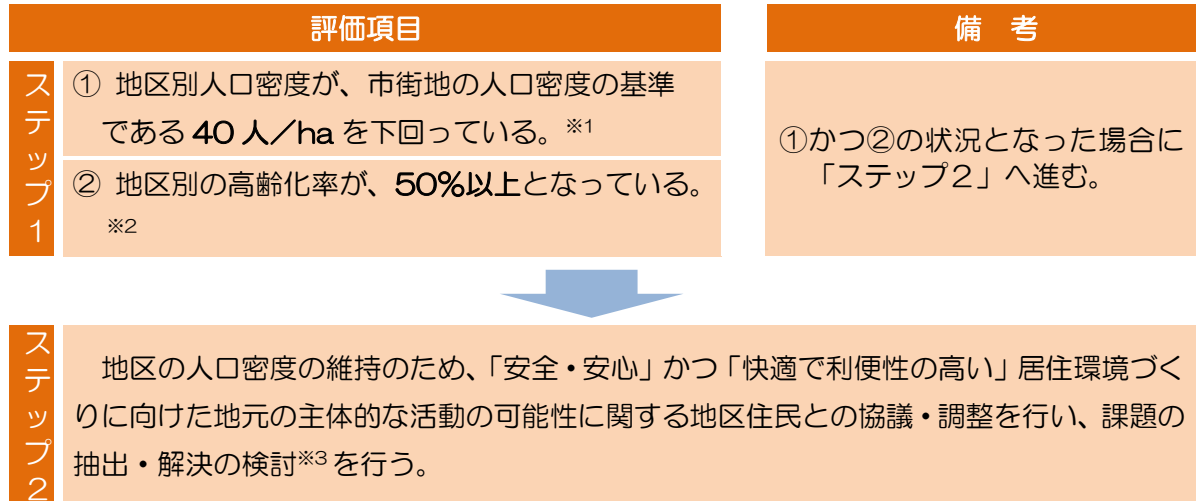




## (2) 地区別の評価と検証

三島市全域において、地区別に概ね5年ごとに以下の評価をし、必要に応じて見直しを行います。

### 【検討の流れと評価項目・基準】



- ※1…都市計画運用指針で、既成市街地の人口密度の基準で1ha当たり40人を下回らないこととすべきである旨の記載がある。
- ※2…国土交通省の「平成27年度過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」における集落機能（コミュニティ維持活動）の維持に関する考え方を参考。
- ※3…必要に応じて地区計画などの解決手法の検討を行う。

### 【改定時の検証】

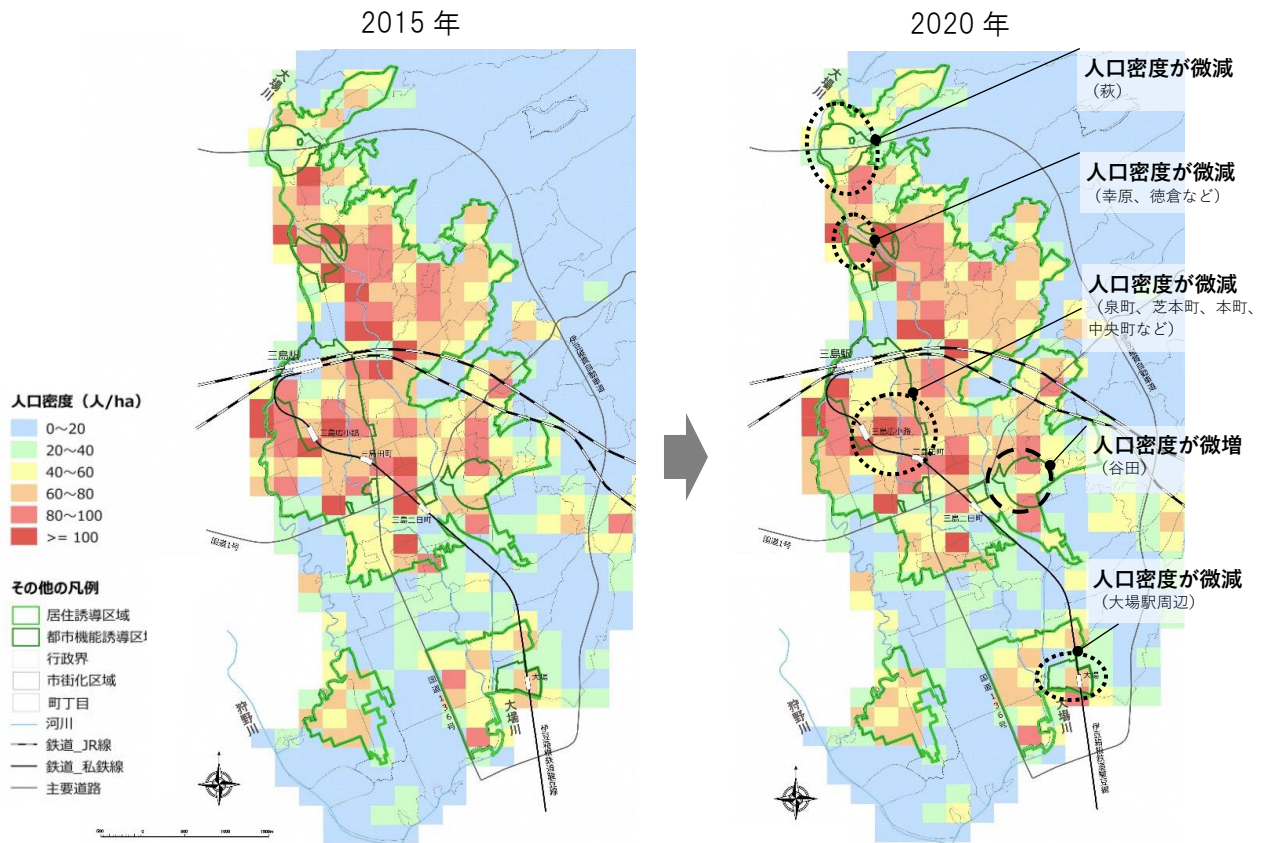
人口が減少したため、人口密度が低下しているエリアがあるものの、居住誘導区域内及び都市機能誘導区域内の2020年人口密度は、概ね40人/haを上回っており、区域の見直しの必要はないと考えます。

高齢化率は、居住誘導区域縁辺部などで上昇しています。自然減はあるものの、今後も高齢化率は上昇していくことが考えられるため、高齢化率が高い地区では、地域や公共交通の在り方を住民・行政・民間事業者などが連携しながら検討していく必要があります。

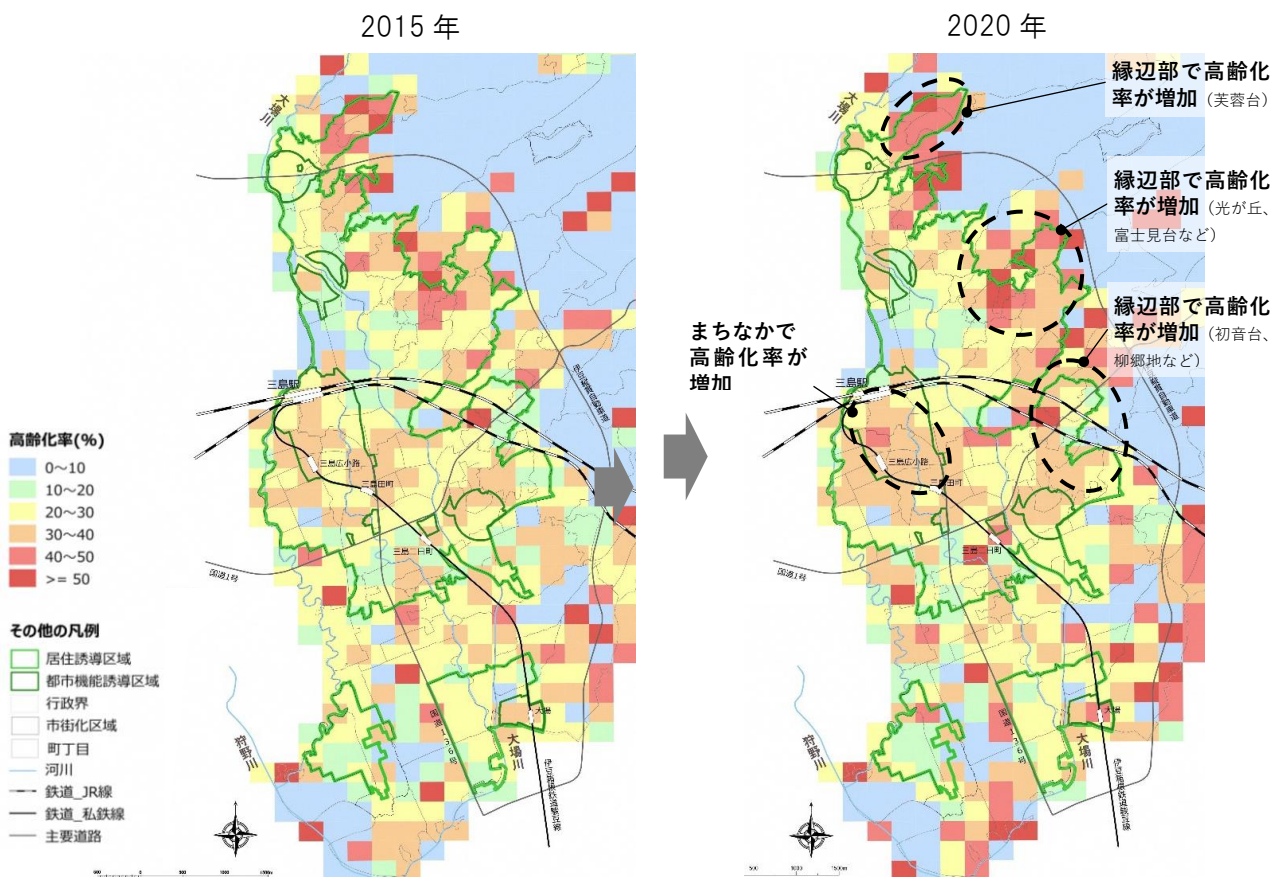




《 ① 人口密度 》



《 ② 高齢化率 》



出典：2015年国勢調査（250mメッシュ）、2020年国勢調査（250mメッシュ）