

第6章 計画の推進に向けて

1 計画の進行管理

本計画は、目標年次を平成 52（2040）年として長期的な視点から取り組みを進めていく計画であることから、定期的に計画の進捗を評価し、社会情勢の変化や上位計画の見直し等を踏まえ、適宜、計画の内容を見直していく必要があります。

評価にあたっては、PDCA サイクルの考え方にに基づき、概ね 5 年ごとに施策の実施状況や計画の妥当性等について精査・検証を行います。

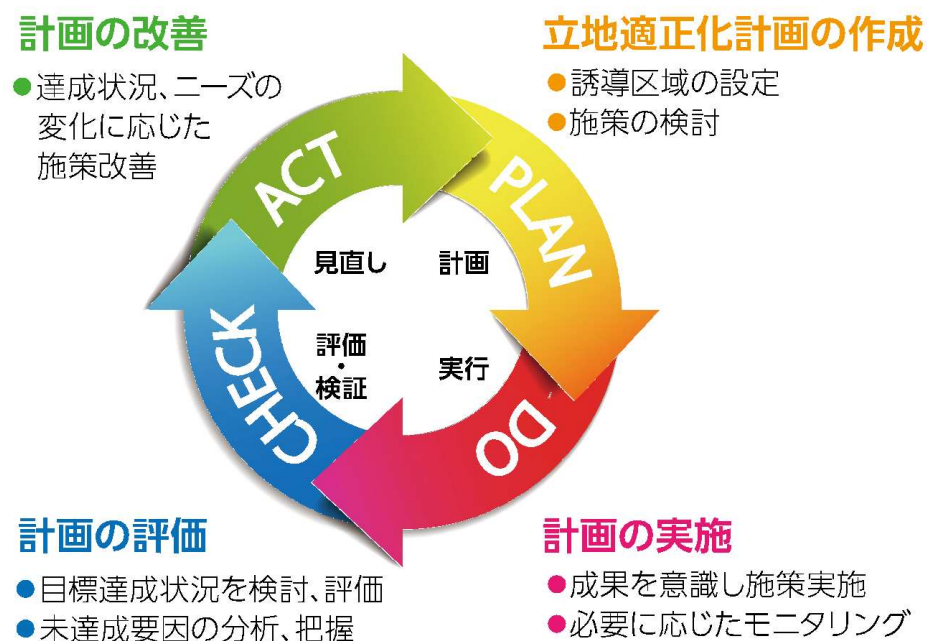


図 PDCA サイクル

2 目標指標の設定

本計画は、人口 20 万都市に向けた都市づくりを進める中で、誰もが安心して快適な暮らしができるよう、各拠点地区において住宅と都市機能が持続的に維持・確保され、自家用車に頼らずとも住み慣れた地域で安心して暮らせる都市づくりを目的としています。

このような将来像の実現に向けて、各施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握するため、次のとおり指標を設定し、進捗管理や目標の評価・検証を継続的に行うこととします。

なお、今後、計画の見直し等を行う際には、目標指標の追加や変更等を行うことも検討します。

（１）居住に関する目標

本市の人口は、市全体では増加傾向にありますが、旧市と旧町では人口動向が２極化している状況にあります。

特に、本市では２度の合併により生活圏が分散しており、各生活圏において日常生活に必要な都市機能や公共交通サービス等を維持・確保するためには、居住誘導区域内において一定の人口密度を確保する必要があります。

そのため、「人口 20 万都市の実現」及び「各生活圏における都市機能や公共交通等のサービスの持続的な維持・増進」を目指して、次のとおり居住誘導区域内の目標人口密度を設定します。

表 居住誘導区域内の目標人口密度

	現況値（平成 27（2015）年）	目標値（平成 52（2040）年）
旧市	47.3 人/ha	60.0 人/ha
黒瀬町	42.9 人/ha	現状維持
河内町	15.8 人/ha	19.0 人/ha
安芸津町	22.5 人/ha	現状維持

（２）公共交通に関する目標

本市の交通手段の分担率は、自動車が約 7 割を占めており、旧市・旧町に係らず全市民の自動車への依存度が高いことから、公共交通の利用者数は減少している状況にあります。

特に、本市では人口増加が進む中で高齢者数も増加していく見込みであり、高齢化社会に対応する歩いて暮らせるまちづくりには公共交通は欠かせない交通手段となります。

そのため、今後、公共交通の利便性を高める施策等を進めていくことで、市民の自発的な公共交通への利用転換を目指して、次のとおり路線バスの目標利用者数を設定します。

表 路線バスの目標利用者数

現況値（平成 27（2015）年）	目標値（平成 52（2040）年）
17.1 千人	現状維持

3 届出制度

誘導区域外における住宅開発や誘導施設等の立地動向を把握するため、居住誘導区域又は都市機能誘導区域の区域外において、次のような開発行為又は建築行為を行う場合は、これらの行為に着手する日の30日前までに、市長へ届出が必要となります。

(1) 居住誘導区域外において届出が必要となる行為

- 3戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為を行う場合
- 1戸又は2戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して、3戸以上の住宅とする場合



図 居住誘導区域外において届出が必要となる行為

(2) 都市機能誘導区域外において届出が必要となる行為

- 誘導施設を有する建築物の開発行為を行おうとする場合
- 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

