
都市・地域総合交通戦略のすすめ
～総合交通戦略策定の手引き～
(令和4年改訂版)

国土交通省 都市局

令和4年5月

目 次

第1章 都市・地域総合交通戦略の概要	4
1-1 都市・地域総合交通戦略の目的と特徴	4
(1) 都市・地域総合交通戦略の目的.....	4
(2) 総合交通戦略における取組の方向性.....	5
(3) 総合交通戦略の取組	6
(4) 総合交通戦略の特徴	8
(5) 総合交通戦略の対象区域	10
1-2 総合交通戦略として取り組むことの意義（＝メリット）	13
1-3 総合交通戦略に取り組む動機とその展開.....	17
1-4 立地適正化計画等への総合交通戦略の活用等.....	19
第2章 協議会の設置と市民参画・合意形成	22
2-1 協議会の設置	22
(1) 協議会の役割	23
(2) 協議会のメンバー構成と組織体制	23
(3) 事務局等の庁内体制	27
2-2 市民の参画・合意形成	36
第3章 総合交通戦略の策定	40
3-1 将来都市像の設定	41
3-2 戦略目標	45
3-3 評価指標・数値目標の設定	49
(1) 評価指標の選定	49
(2) 数値目標の設定	56
3-4 総合交通戦略策定時の利用データ	59
(1) 都市圏パーソントリップ調査を有効に活用する	59
(2) 既存データを活用（都市圏PT調査が利用できない場合）	63
(3) 必要に応じた独自の調査の実施.....	68
3-5 施策パッケージ.....	78
(1) パッケージアプローチの構築とその効果	78
(2) 施策パッケージを構成する施策・事業	80
(3) 施策パッケージ構築の工夫.....	85
3-6 実施プログラム.....	89
(1) 実施プログラムの役割.....	89
(2) 実施プログラムの作成方法.....	89
第4章 総合交通戦略の実施	94
4-1 総合交通戦略実施とその監理	94
(1) 支援策の活用	94
(2) 実施の担保性向上.....	97
4-2 総合交通戦略の評価と見直し(第二期総合交通戦略へ).....	101

(1) P D C Aサイクル等による取組の必要性	101
(2) 総合交通戦略評価の進め方.....	102
(3) 総合交通戦略の見直し（第二期総合交通戦略へ）	108
第5章 地区交通戦略について	115
5-1 地区交通戦略とは	115
(1) 背景	115
(2) 定義	115
(3) 地区交通戦略の範囲	115
5-2 構成する要素	117
(1) 対象エリア.....	118
(2) まちづくりのビジョン.....	120
(3) 民間によるまちづくり活動やモビリティの実態.....	121
(4) ストリート（街路）の性格づけ.....	123
(5) 戦略目標	126
(6) 評価指標と数値目標	127
(7) 具体的な取組.....	129
(8) 実施プログラム	135
5-3 推進体制	136
5-4 地区交通戦略の策定事例とポイント.....	138
5-5 地区交通戦略の大臣認定.....	139
(1) 認定制度と支援策の活用	139
(2) K P I について	140
5-6 地区交通戦略の策定と支援制度の活用	141

※令和5年3月 1－4について③を追加

第1章 都市・地域総合交通戦略の概要

1-1 都市・地域総合交通戦略の目的と特徴

(1) 都市・地域総合交通戦略の目的

都市・地域総合交通戦略（以下、「総合交通戦略」という。）は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

資料：都市・地域総合交通戦略要綱（平成21年3月16日、国土交通省都市・地域整備局長）に基づく

総合交通戦略では、社会経済情勢の変化や集約型都市構造への再編に向けたまちづくりの取組として、関係機関の共通認識のもとで将来都市像を明らかにし、必要な交通施策、まちづくり施策等を定め、実施プログラムを作成し、それぞれが役割を担って、お互いの連携のもと着実にそれら施策を実施することが有効である。

また、実施にあたっては、常に進捗や効果について管理・評価しながら、必要に応じて戦略を見直し、目的の達成に向けて継続的に施策を展開していくことが重要である。

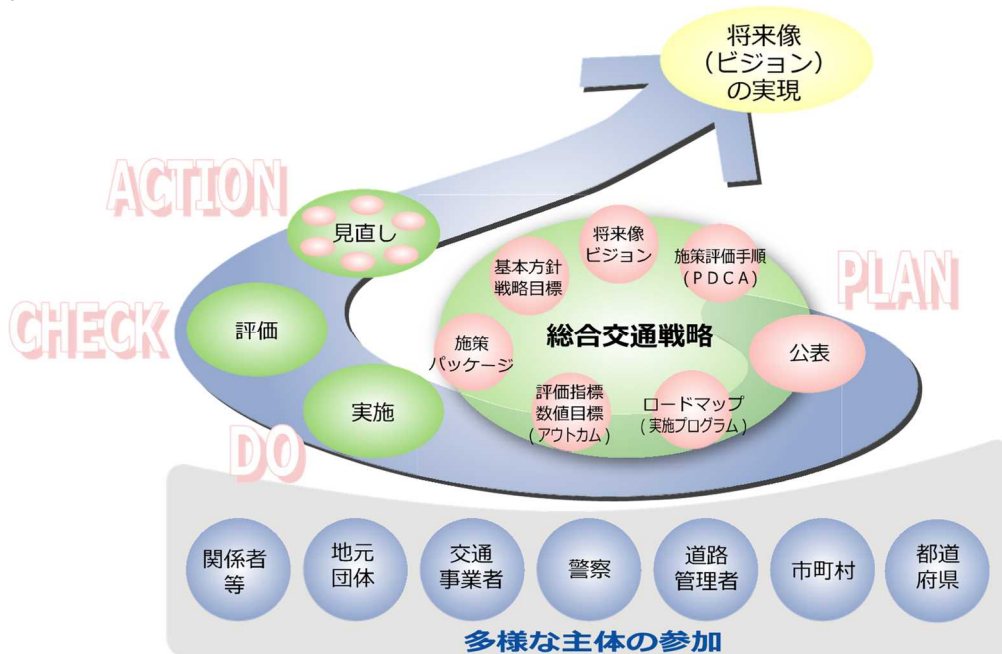


図1-1 総合交通戦略の取組のイメージ

(2) 総合交通戦略における取組の方向性

総合交通戦略は、都市の将来像を実現するために必要な都市交通体系を構築することを目的とするものである。

このため、都市交通施策と市街地整備施策において、次の二つの取組を基本として進めることが重要である。

- ①まちの将来都市像実現のために必要な都市交通とまちづくりの施策を明示すること
- ②地域の交通施策に関係する主体の総力戦として一致団結して取り組むこと

①まちの将来都市像実現のために必要な都市交通とまちづくりの施策を明示すること

集約型都市構造を実現するためには、都市交通施策と土地利用施策や市街地整備等と一体となった取組を実施し、公共交通のサービス水準を向上し、公共交通の利用者増加を図るといった正のスパイラルによるまちづくりが必要である。

そのためには、徒歩、自転車、自動車、公共交通等のモード間の適切な役割分担及び連携の促進や交通結節点の整備等の施策を、公共交通軸に沿った住宅施策や交通結節点周辺の市街地整備など土地利用を促進させる施策と相乗的に期待される効果を考慮しながら一体的に進めることが重要である。

②地域の交通施策に関係する主体の総力戦として一致団結して取り組むこと

交通基盤の整備と都市開発との連携不足や、広域的な都市機能の立地と中心市街地活性化施策が都市交通施策と無関係に進められる場合や、特定の交通事業者との利害関係により、まちづくりの観点からの施策を実施できない場合等、個別の施策が相互の連携に欠けたまま展開する状況では、持続可能な集約型都市構造を実現することは難しい。

このため、まちの将来都市像を共有し、都市交通、市街地整備、土地利用等多様な分野の関係施策間の連携を一層強化するとともに、地方公共団体、交通事業者、市民等の一致団結した取組が総合的に展開される、いわば「総力戦」が求められる。

(3) 総合交通戦略の取組

総合交通戦略の取組の全体的な流れを下記の図で示す。

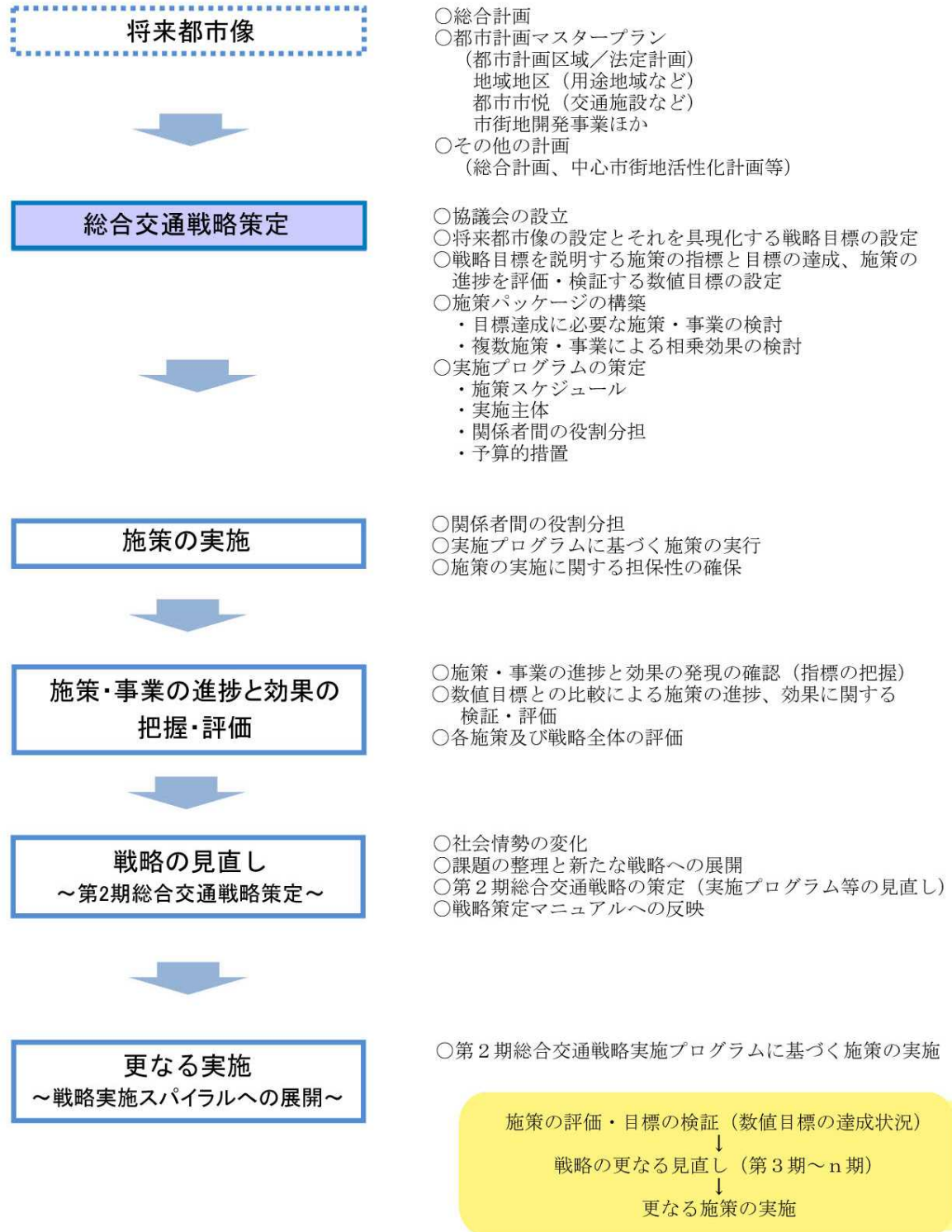


図 1-2 総合交通戦略の取組の流れ

総合交通戦略で定める事項について、都市・地域総合交通戦略要綱では、下記の通り示されている。

-
- (1) 都市における現状及び課題
 - (2) 都市が目指す将来像
 - (3) 総合交通戦略の区域
 - (4) 総合交通戦略の目標
 - (5) 目標達成に必要となる施策・事業
 - (6) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム
 - (7) 推進体制
 - (8) その他必要な事項

図 1-3 総合交通戦略で定める事項

上記項目は、総合交通戦略として最低限盛り込まなければならないものであるが、策定に際し、必ずしもこの項目立てにとらわれる必要はなく、総合交通戦略の内容に応じて構成上必要な項目を積極的に取り込むことが重要である。

また、各項目の内容・体裁についても、基本的に策定される都市の自由な裁量に任されているが、あえて留意事項を取り上げるとすると以下の3点である。

- 誰にでも（一般市民にも）わかりやすい、明確な内容であること。
- シナリオ全体に矛盾がないこと。
- 実効性を有する内容であること。

(4) 総合交通戦略の特徴

総合交通戦略の特徴として、次の四つの主要ポイントが挙げられる。

- ① 将来都市像を実現するためにまちづくりの視点から交通や土地利用等の施策をパッケージ化
- ② 関係者間の連携と役割分担による推進体制（協議会方式）
- ③ 実施プログラムによる着実な推進
- ④ PDCAサイクルによる持続的な施策展開

① 将来都市像を実現するためにまちづくりの視点から交通や土地利用等の施策をパッケージ化

総合交通戦略では、将来都市像を実現するために、単発的な取組ではなく「施策をパッケージ化」することで、本来、密接な関係にあるはずの都市交通施策と土地利用等の施策を一体的に取り組むことにより、まちのあるべき姿を目指す点が大きな特徴である。

こうした取組は、公共交通利用者を増やし、公共交通のサービス水準の向上、更なる公共交通利用者の増加という正のスパイラルへの転換を図り、持続可能なまちづくりにつながるものと考えられる。

（第3章で詳細を解説）

② 関係者間の連携と役割分担による推進体制（協議会方式）

総合交通戦略は地方公共団体、交通事業者、市民等まちづくりを一体的・総合的に推進するための関係者が参画する協議会方式で策定・実施する体制を基本としている。これは各々が共通の目標を認識し、官民が連携し、協力しながら必要な施策を総力戦で、かつ、一体的・集中的に進めることでスピード感を持った取組としていくことを重視するためである。（第2章で詳細を解説）

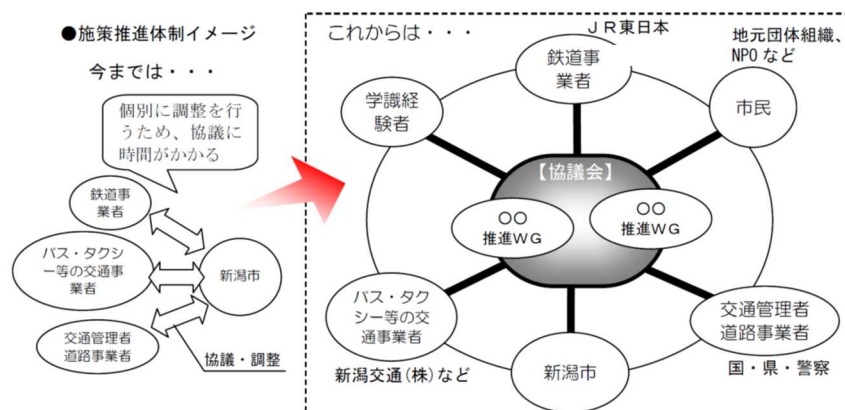


図1-4 にいがた交通戦略プラン

③実施プログラムによる着実な推進

実施プログラムは、従来の各種施策の実実施計画における事業スケジュールに類似したものであるが、総合交通戦略では次の2点でさらに踏み込んだ考え方を有している。

○総合交通戦略は、複数の事業主体で進めることが想定されている。こうした中で、実施プログラムの役割は「いつ」、「だれが」、「何を」するかを明確にし、これをお互いが同意することで、着実に施策展開を図ろうとする点。

○施策が具体化したら、各施策を実施プログラムの中で有機的に結び付け、スケジュール感を持って効率的に実施する点。

したがって、総合交通戦略において実施プログラムは欠かせない重要なポイントであると言える。

(第3章で詳細を解説)

④PDCAサイクルによる持続的な施策展開

総合交通戦略では、PDCAサイクルによる持続的な取組が大きな特徴の一つであり、そのサイクルは、戦略を策定する(Plan)、戦略に基づき施策を実施する(Do)、実施効果や進捗状況进行评估・管理する(Check)、必要に応じて戦略を見直す(Action)というステップで構成されている。

一連の施策に対して適切な評価を加えて、その評価結果に応じて改善していくCheck、Actionを加えることで、継続的にスパイラルアップを図ろうとするのが狙いである。

(第4章で詳細を解説)

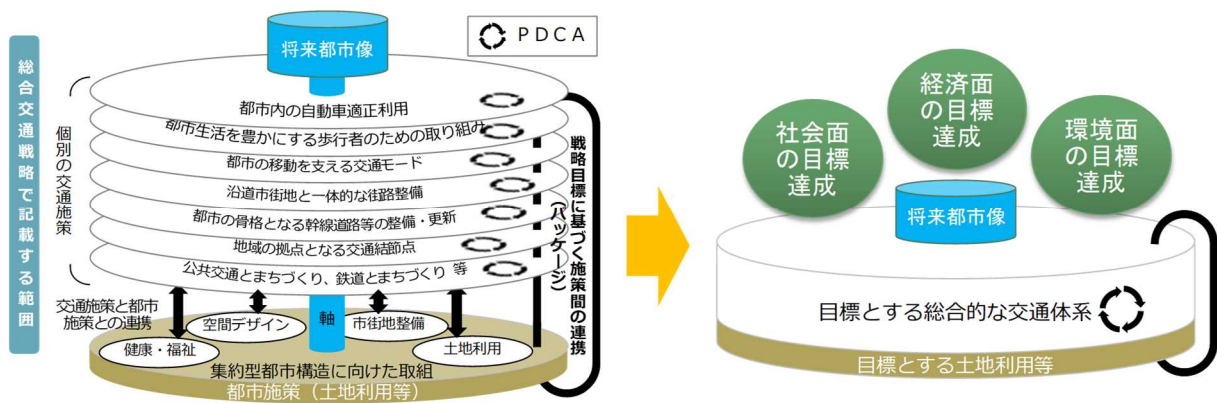


図1-5 総合交通戦略の役割

(5) 総合交通戦略の対象区域

総合交通戦略を展開する対象区域は、地域における将来都市像の実現に必要な都市交通施策を実施するために必要な区域を戦略策定区域として設定する。

総合交通戦略を展開する対象区域は、都市圏レベル、都市レベル、中心市街地等の特定の課題のある地区において、その対象とする交通問題に対応して設定する必要がある。

例えば、重要性が高くかつ早急に取り組まなければならないプロジェクトに限定して総合交通戦略を組み立てるというケースでは、ある特定のエリアを対象区域とすることになる（都心の中心部等を対象とし、歩行者中心の街路空間構築を行うなど、人間中心の都市空間づくりにより課題解決を図る地区交通戦略（第5章に記載）として、総合交通戦略を策定する場合等）。このような場合は市域全域を対象とした総合交通戦略とを組み合わせることも可能である。また、交通流動の特性から一つの市を超えて、関係する周辺の市区町村を一体とした都市圏を対象区域とする場合もある。

このように、各々の地方公共団体がその都市の特性や総合交通戦略に取り組む動機、スタンス等によって、柔軟に対象区域を設定することが望ましいと言える。

<都市圏を対象とした総合交通戦略> ～熊本都市圏総合交通戦略～

熊本都市圏総合交通戦略は、熊本市と日常的な結びつきの強い5市6町1村を対象としている。その中には市域の一部地区のみを対象としている市もあり、地域の実態に応じた対象区域の設定が成されている。また、パーソントリップ調査等の結果から得た都市圏連携イメージに基づき、熊本都市圏交通の将来像を掲げている。



図 1-6 熊本都市圏の連携イメージ

<都市を対象とした総合交通戦略> ～鹿児島市公共交通ビジョン～

鹿児島市公共交通ビジョンは、かごしま都市マスタープランの交通体系部門の目標を実現、社会的要請へ対応するための推進計画として位置づけている。そのため、かごしま都市マスタープランに合わせて、対象区域を鹿児島市全域としている。



図 1-7 公共交通ビジョンの計画区域

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：総合交通戦略策定に至った背景・目的は？

A：総合交通戦略を策定した市区町村において、以下の背景・目的が挙げられる。

- ・地域の様々な関係者が共通認識を持って課題解決を図る必要性を感じていた。
- ・「次の時代を担う交通環境」をどのように整えていくかを示すものとして交通戦略を策定した。
- ・社会資本整備の予算が減少する中で、道路などのハード整備について、渋滞対策や歩行者空間の確保など個々の計画の中で優先順位はあるが、都市交通全体として、実現すべき目標やその実現のための施策及び優先度が明確になっておらず、予算獲得のために施策の重要度を整理する必要があった。
- ・バス路線の廃止が進んでいる中で、市民の移動手段を確保していくためには中心部・郊外部・公共交通空白地域において、交通事業者と市民、行政の役割分担があいまいで責任の所在を明確にする必要があった。
- ・P T調査に基づく都市交通マスタープラン及びあるべき将来都市像が明らかにされており、これらをめざした交通施策の実施プログラムを作成する必要があった。
- ・短期的プログラムによる施策（10年程度）はP D C Aが組みやすく、実施のチェックが確実にできる。このため計画倒れになり難い。
- ・マスタープラン等を展開する短中期的に実施すべき重点プログラムの実施に向けた計画が必要だった。
- ・地域公共交通連携計画と併せて集約型都市構造を実現する取組をめざした。
- ・官民一体となった公共交通手段の維持やソフト・ハード両面での都市交通環境整備が必要と考えていた。
- ・現在進行中のプロジェクト、今後展開が予定されているプロジェクトに関する予算獲得の必要性を裏付ける必要があった。
- ・国庫補助金の導入（都市・地域交通戦略推進事業）を図るため。

1-2 総合交通戦略として取り組むことの意義（＝メリット）

総合交通戦略に取り組むことのメリットは次の通りである。

① 地方公共団体のメリット

総合交通戦略の策定から実施を協議会形式で行うこと、土地利用施策を含めた様々な分野の施策をパッケージ化して総合的な施策を行うことで、以下の点がメリットとして挙げられる。

- 将来都市像のビジョンを明確にし、まちづくりに関する交通体系のあり方を整理できる。
- 関係機関の共通認識の形成、調整作業等がスムーズに進む。
- 市民や議会、首長への説明・共通認識が得られやすくなる。
- 庁内で交通の重要度が認識され重要施策として位置づけられる。庁内、特に財政部局の説得性が向上し、財政措置もスムーズに進むようになる。
- 市民、マスコミ等へ行政の姿勢をPRできる。

② 関係主体のメリット

総合交通戦略は、複数の関係主体が集まる協議会を作って、協議・意見交換・合意のもとに進めることで、以下の点が期待される。

- それぞれの主体における合意形成の動機づけが与えられる。
- 行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができる。
- 新たな問題を解決するための協調行動を話し合うことができる。
- こうした取組を継続することが、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得る。

③ 市民のメリット

総合交通戦略によって、市区町村が抱えている課題を解決し、将来都市像を実現することにより、以下の点がメリットとして挙げられる。

- 公共交通の利便性が向上する。
- 集約型都市構造により、中心市街地や生活拠点の賑わいが向上する。
- 税金が効果的に社会基盤に投入され、また税金の用途が明確になる。

総合交通戦略に取り組むことのメリットについて、既存の総合交通戦略の分析及び総合交通戦略に取り組んできた自治体へのアンケートやヒアリングを踏まえ、市民、地方公共団体、関係主体それぞれに期待されるメリットについて整理した。

①地方公共団体のメリット

公共交通は民間事業者が担っていることが多く、独立採算で運営されているため、従来の交通施策は、まちづくりの観点から総合的な交通施策を実施することが難しい。また、自治体がコミュニティバスを導入する際も民間事業者が経営上の判断から導入に反対するケースも多く見受けられる。このような状況の中、協議会形式の総合交通戦略を策定することで、将来都市像を共有し関係者と意思疎通を図り、合意形成をすることで、まちづくりの観点からの交通施策を実施するための有効な手段となる。

また、将来都市像の実現に向けて交通体系を整理するため、市民や首長、議会、庁内などに対して交通施策の重要性を説明することもできる。さらに総合交通戦略に事業の位置づけがなされることにより、事業実施の根拠となり、財政的な優先度が高くなることも期待される。

このような地方公共団体の取組は交通体系にしっかりと取り組んでいるという認識を市民やマスコミに与え、地方公共団体のPRができるだけでなく、交通施策にさらに関心をもってもらえることもできる。

②関係主体のメリット

総合交通戦略は、複数の関係主体が集まる協議会を設立し、協議・意見交換・合意のもとに進めることが大きな特徴の一つである。特に、地方公共団体と交通事業者の従来の関係では、個別の要件で協議していたために利害関係が優先されてしまうことが多く見られたが、総合交通戦略では将来都市像実現という大きな目標から議論されるため、良好な関係を築くことができたという声も多く寄せられている。さらに、各自がそれぞれの主体に戻った際に、総合交通戦略に対する共通認識を形成しているため、内部での調整作業等を円滑に進めることも期待される。

また、共通の目標のために、行政や他の関係主体との動きと歩調を合わせた事業計画を立案することが可能となり、個別で施策を行うよりも、一体的な施策を行うことによる相乗効果が期待される。さらに実施プログラム中の施策を進めるにあたり、新たな問題や課題に直面した際には、交通戦略策定時にお互いの施策の意図を把握しているため、解決に向け協調行動を話し合うことができる。総合交通戦略で協調した交通事業者との関係を戦略策定後も継続し、結果的に地方公共団体と交通事業者とのコミュニケーションが良好に保たれ、関係主体が相互に事業の進捗を確認することができる。

③市民のメリット

都市の拡散が進展し、中心市街地の衰退、生活拠点が郊外に広がる状況の中、単発的な取組で拠点市街地を形成することは困難である。総合交通戦略によって集約型都市構造の実現により拠点となる中心市街地を形成することで、中心市街地と生活拠点の賑わいが向上する。賑わいが向上し、公共交通の利用者が増加することにより公共交通の利便性がさらに向上していくと考えられ、今後、市民にとっても重要な施策になると考えられる。また、税金が効果的に社会基盤に充てられているか、用途が明確であるため理解されやすく、さらに利便性の高い公共交通サービスを受けることで還元もされる。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：総合交通戦略策定のメリットは？

A：

- ・交通に関連する計画の相互の関係や方針が明確になった。
- ・本市の交通政策を明確に説明できるようになった。
- ・個別事業の実施理由や相乗効果によるメリットを整理することができた。
- ・交通に関して関係機関を交え総合的に協議できる場ができた。
- ・関係機関による協議会の設置により共通認識の形成、調整作業等がスムーズに行え、一体的に交通政策を推進する体制ができた。
- ・総合交通戦略で協調した事業者との関係は戦略策定後も継続的に続く場合があり、結果的に地方公共団体と事業者とのコミュニケーションが良好な状態を保つことに寄与した。
- ・庁内において交通の重要度が認識され重要施策として位置づけられた。
- ・交通戦略の策定、実施において、庁内関係部署との連携を図ることができた。
- ・戦略に事業の位置づけがされたことにより事業実施の根拠となり、予算化や補助申請がしやすくなった。
- ・各種事業の実施や補助金等の申請において、交通戦略による位置づけが明確なため、協議がスムーズである。
- ・市民や議会への説明・共通認識が得られやすくなった。
- ・様々な団体、市民と意見交換を行ったことにより、双方で都市交通に対する認識を深め、協働による施策展開の足がかりとすることができた。
- ・各自治体や調査機関から視察が多くなり、情報交換等が行えている。
- ・策定に伴う広報活動等により市民に対して交通施策のPRができた。
- ・市民生活に着目した交通をPRできた。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：庁内の財政部局等に総合交通戦略策定の取組の必要性をどう説明するのか？

A：既存導入都市（地区）による総合交通戦略の必要性の説明内容（具体事例）は以下の通りである。

- ・財政部局への説明では、これまでの計画とは異なる点として、「誰がいつまで何を実施するのかを明確にすること」を明らかにした。形だけの計画書ではないことを理解してもらった。
- ・現状データや将来推計データを基に、人口減少・高齢化に向けた本市の交通問題解決が喫緊の課題であることを説明した。
- ・総合交通戦略を進めることで交通手段分担の適正化、自動車利用の削減等が進み、結果として、例えば、都市計画道路の一部を廃止する等事業費が削減可能なり、効率的な都市運営への可能性が期待できるといったシナリオも考えることができ、さらには、庁内、特に財政部局の説得性が向上したと考えている。
- ・行政が自ら公共交通に関与する理由として、交通事業者依存型の交通政策では問題解消できないことを説明した。既存調査データ等に基づき交通の現状と問題点を示し、従前の取組を踏まえた課題に対する新たな対応の必要性を説明した。
- ・国の補助制度を活用することを説明した。

1-3 総合交通戦略に取り組む動機とその展開

都市交通の課題認識から総合交通戦略の取組に対する動機とその展開は、主に次の2点に分類される。

- ①都市の交通施策全体に対する総合的な観点からの課題意識からの展開
- ②特定地区、特定の個別プロジェクトへの対応を契機とした課題意識からの展開

総合交通戦略を用い、移動の連続性、モード間の連携を考慮し、土地利用を含めた総合的な観点から都市交通施策全体を検討し、その戦略的な取組へと展開していくことが望ましい。

都市交通の課題認識から総合交通戦略の取組に対する動機とその展開について、既存の総合交通戦略の分析及び総合交通戦略に取り組んできた自治体へのアンケートやヒアリングを踏まえて整理した。

①都市の交通施策全体に対する総合的な観点からの課題意識からの展開

- 例)
- ・交通施策の考え方の明確化
 - ・自家用車利用の抑制と公共交通を中心とした交通体系への転換
 - ・新たな社会情勢の中での都市計画道路の整備のあり方

②特定地区、特定の個別プロジェクトへの対応を契機とした課題意識からの展開

- 例)
- ・新幹線や新たな都市鉄道の開業
 - ・新たな都市内基幹公共交通の構築
 - ・鉄道廃線跡の活用、既存公共交通の利便性向上
 - ・新たな都市拠点形成等都市構造変化への対応
 - ・鉄道新駅開業に伴う駅周辺の交通再編
 - ・住宅都市から、商業・業務集積への転換
 - ・中心市街地の歩行者の安全性・快適性確保、端末物流対策
 - ・特定地区（駅周辺、その他）のまちづくりと一体となった交通施策（公共交通、自動車、二輪車、歩行者）の実現等

総合交通戦略策定都市の取組で見られる策定に対する二つの動機は、具体的には次のように展開していくことが重要である。

①都市の交通施策全体に対する総合的な観点からの課題意識からの展開

総合交通戦略は、将来像実現のため土地利用を含めた総合的、一体的な施策推進を行うことが求められている。その取組は、具体的には、都市交通、市街地整備、土地利用、福祉、商業、住宅等多様な分野の関係施策間の連携を一層強化することを目指して、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者が協働で一つの目標を共有して総合的に展開していくことが必要である。

②特定地区、特定の個別プロジェクトへの対応を契機とした課題意識からの展開

単一施策を実施する場合であっても一つの交通モードだけ注目したのでは都市・交通問題を解決することは難しいことから、各モード間の密接なつながりに注目し、各モードのあるべき姿を考えた上で施策を実行していくことが必要である。

したがって、総合交通戦略の策定に至る動機が、「特定地区、特定の個別プロジェクト」を進めることが当面の目標であったとしても、移動の連続性、モード間の連携を考慮した総合交通的な取組へと展開していくことが重要である。

このように、総合交通戦略は、取組の動機が異なる場合であっても、総合交通的な取組とまちづくり施策とを一体的・集約的に実施していくことが共通している。こうした観点から、総合交通戦略を進めていくためには、将来の望ましい都市構造の実現と市民の移動の利便性の確保の両面で第一義的責任を担う地方公共団体がこうした取組の中心になるべきであるとされている。

具体的には、地方公共団体（特に市区町村、市区町村が連携する場合も含む）は、自らが中心となって関係者からなる協議会を設立し、協議会が経済的合理性を考慮しつつ、目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で関係者がそれぞれの責任のもとに実行する仕組みを構築し、それを確実に推進する戦略的な取組が必要である。

1-4 立地適正化計画等への総合交通戦略の活用等

①立地適正化計画

多くの地方都市では、急速な人口減少に転じる中で、拡散した居住エリアでの生活を支える医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が困難になることが懸念される。

平成26年8月に都市再生特別措置法を改正し、一定の居住密度の維持や都市機能の計画的な配置、これらを支える公共交通等の充実等を行うための施策を立地適正化計画として市区町村が策定できることとした。

この立地適正化計画は、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指し、居住を誘導する区域や都市機能を計画的に立地させる区域等を決め、将来都市像をより具体化するマスタープランとなるものである。

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現においては、単に居住や都市機能を誘導する区域を決めるだけでなく、居住地から都市機能への交通アクセスの確保等を明示することが重要であり、交通アクセスの改善やサービス水準の充実に関する方向性や目標を設定することが望ましい。

多極ネットワーク型コンパクトシティを目標とした総合交通戦略が策定されている場合は、1-1でも記述している通り、目指すべき将来都市像実現のために必要な交通の施策を決めるものであり、立地適正化計画で示される将来都市像や交通施策の内容が同じ計画となることから、総合交通戦略と、立地適正化計画とを連携させつつ策定することが望ましい。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

背景

- 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要


●立地適正化計画（市町村）

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

都市機能誘導区域
生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進
- 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - 外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 **税制**
 - 民都機構による出資等の対象化 **予算**
 - 交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
- 市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能
- 公的不動産・低未利用地の有効活用
 - 市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
 - 設置義務駐車場の集約化も可能
 - 歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
 - 歩行空間の整備支援 **予算**
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
 - 誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請



居住誘導区域
居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆区域内における居住環境の向上
 - 区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
 - 住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール
 - 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
 - 市町村の判断で開発許可対象とすることも可能
- ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用
 - 不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
 - 都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
 - 跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**

公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

- ◆公共交通を軸とするまちづくり
 - 地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
 - 都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合設備・広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

※下線は法律に規定するもの

図 1-9 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

②地域公共交通計画

本格的な人口減少社会において、地域社会の活力の維持・向上に不可欠な地域公共交通の維持が大きな課題である。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行された。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めている。

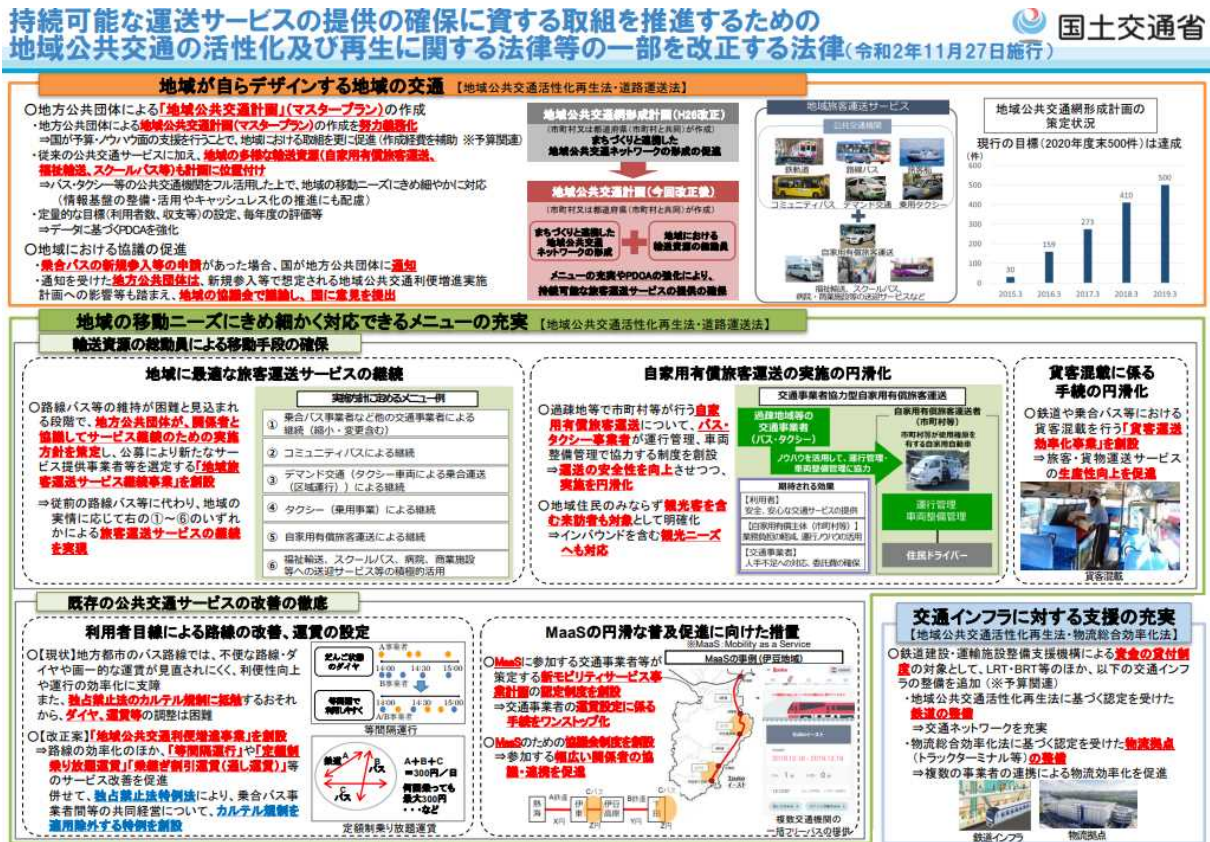
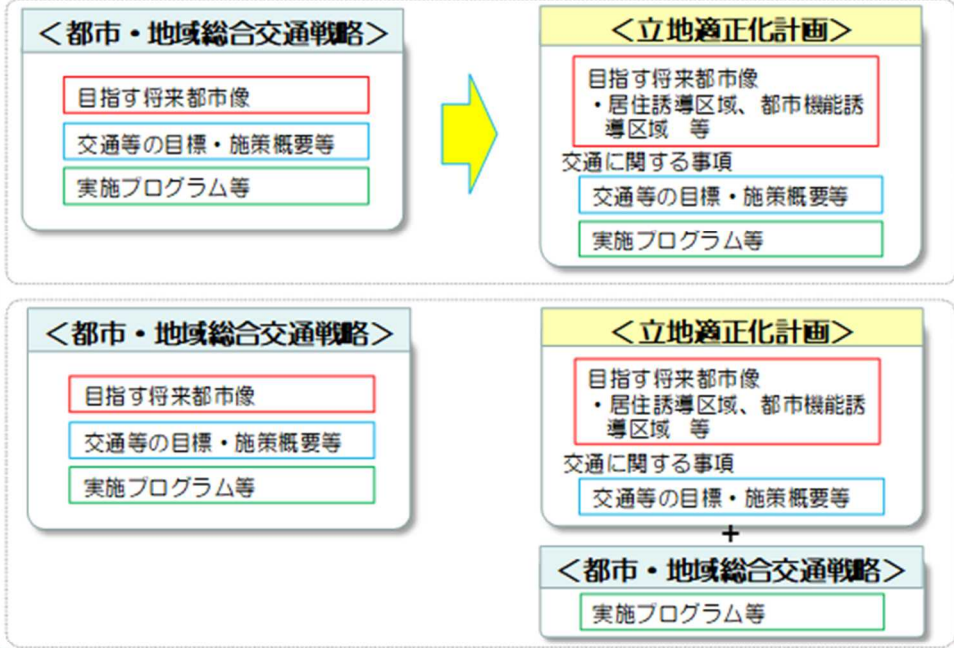


図 1-10 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の概要

各種計画の関係等

○ 総合交通戦略を活用し、立地適正化計画を作成する例

○ 立地適正化計画は、マスタープラン総合交通戦略の全てを書くことも考えられるが、実施プログラムのように具体的な事業までは書かないことも考えられる。



○ 立地適正化計画・地域公共交通計画との関係例

・ 立地適正化計画と地域公共交通計画の交通の内容は、相当程度同様となることが想定される
 ・ 同じ協議会を活用し、一体的に策定するなど連携して、計画策定を行うことが望ましい

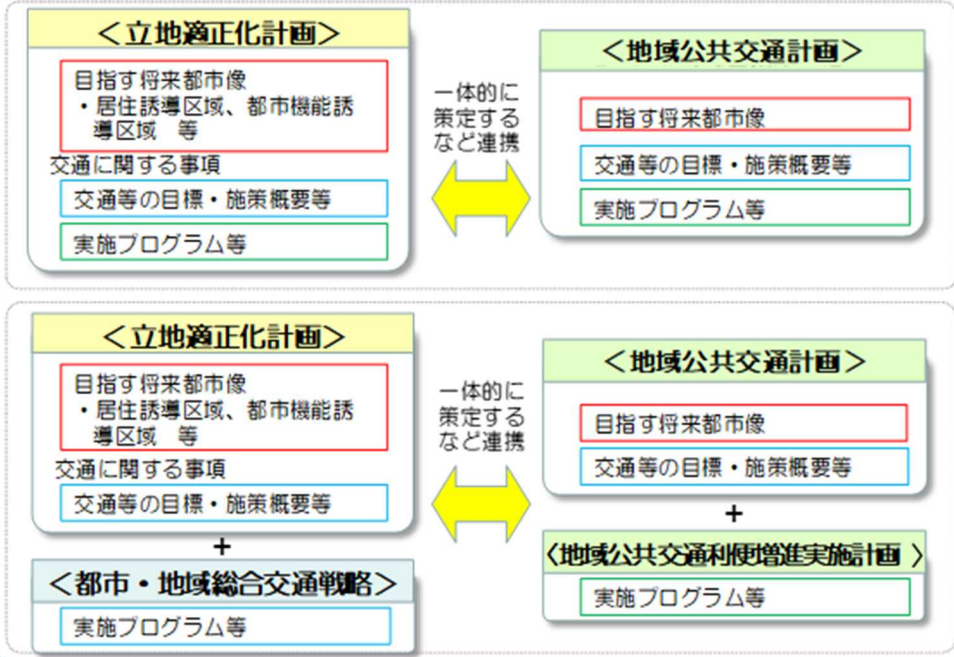


図 1-1-1 各種計画との関係性

③都市計画マスタープラン（令和5年3月追加）

都市計画マスタープランに、総合交通戦略に定める事項が含まれている場合、都市計画マスタープランと総合交通戦略は一体として策定することが可能である。

この場合、都市・地域総合交通戦略要綱の要件を満たすことにより、総合交通戦略として的大臣認定を取得することができるほか、総合交通戦略の策定等が交付要件となっている補助金等について、要件を満たしたうえで交付を受けることができる。

第2章 協議会の設置と市民参画・合意形成

2-1 協議会の設置

(1) 協議会の役割

協議会は、将来都市像の実現に向けて継続的、発展的な取組を行うことができる唯一の組織であり、以下に示す役割が求められている。

- ①総合交通戦略の内容の検討と承認
- ②総合交通戦略の広報、市民への周知
- ③総合交通戦略の実施の監理
- ④総合交通戦略の評価・見直し

協議会は、以下に示す四つの役割が求められている。

①総合交通戦略の内容の検討と承認

総合交通戦略協議会は、参加する関係各位がその主体者としての責任のもとに合意形成を図り、各々の主体が責任を持ってこれを進める場であることから、総合交通戦略の内容を検討し、これを承認することが第一の役割となる。

②総合交通戦略の広報、市民への周知

総合交通戦略に対し、関係する主体が共通の目標のもとに一体的に取り組むことが必要であり、広く情報発信し、多くの市民がこれを認識できるように努めることも協議会の大きな役割と言える。

③総合交通戦略の実施の監理

将来の都市像を実現するための現実的な取組であることに鑑み、可能な限り協議会として施策の実施状況を常に把握し、円滑に遂行されることを監理することが望ましい。新たに合意形成された取組を行う場合、戦略通りに取組が進められず軌道修正が必要な場合は、その原因を明確にし、修正を図っていかなければならないからである。

④総合交通戦略の評価・見直し

経済環境等を敏感に捉え、実施プログラムに基づき戦略目標の実現を着実に図っていくため、一定の時期で目標への達成度を把握・評価し、必要に応じて施策パッケージや実施プログラムに修正を加え、新たな戦略として実施していくことが重要である。

(2) 協議会のメンバー構成と組織体制

協議会のメンバー構成は、地域の交通に関する実情、地方公共団体や交通事業者等の関係主体のつながり、総合交通戦略の取組においてどのような調整が必要なのか等をよく考え、地域の関係主体による「総力戦」となる体制を構築できるよう選ぶことが望ましい。

また、総合交通戦略を策定した都市からは、協議会の組織構築において大切なのはメンバー相互の関係の構築であるという声が多く寄せられている。協議会を通じて関係者間相互の関係をうまく築くことが、総合交通戦略の策定から事業推進に至る一連の取組の中で重要である。

①メンバー構成

総合交通戦略協議会の構成メンバーには、地方公共団体と各種交通事業者、道路管理者、交通管理者は不可欠である。加えて、学識経験者、想定される施策展開に関係する各種団体、まちづくり活動団体、一般市民等が考えられる。

一般市民の参加は、利用者の視点からの意見・要望を聞くことができるため非常に重要であり、市民委員を公募で選定する等のケースも見受けられる。

このようにメンバーの組み合わせや人数といった構成は、地域の交通に関する実情、地域に交通に関わるどのような関係主体が存在するか、また地方公共団体やその関係主体間のつながり、総合交通戦略の取組においてどのような調整をしたいのか等をよく考え、地域の関係主体による「総力戦」となる体制を構築できるよう選ぶことが望ましい。

戦略策定都市のほとんどでは、協議会を構成するメンバーに学識経験者が参画している。実績から見ると、1協議会あたりの学識経験者の人数は概ね1～4名程度のケースが多く、分野は交通計画、都市計画、まちづくり、地域経済等策定する戦略の方向性に応じて選ばれている。

策定済・策定中の都市では、選定のポイントとして、交通政策全般の観点からの助言という点を重視しているが、従来からその都市の取組に関与している方や地元大学の方という観点で選定している場合も見受けられる。戦略策定都市の中で、学識経験者及びその研究室の学生等が社会実験やデータ収集等の実務に参画するケースも増えてきており、産官学連携という意味や、相互にメリットを得られる事例も見受けられる。

地方公共団体のメンバーは、関係部局の長が数人で臨むケースが一般的と言えるが、中には総力戦を意識して副市長が地方公共団体を代表してメンバーになる場合や、市長を特別委員に据えるといった事例も見受けられる。また、想定される施策が関係する部署（都市部局、道路部局、財政部局、福祉部局、交通安全部局等）から幅広く構成することが望ましい。

なお、構成メンバーとなり得る関係機関・関係者の具体例を表2-1に示す。

表 2-1 既存事例における協議会を構成する関係機関・関係者

分類	機関・所属	交通戦略に係る主な役割
学識経験者	大学教授等	専門家としての指導・助言、実務指導
交通関連事業者	鉄道・軌道事業者	鉄道・軌道の運行・運営全般
	バス事業者	バスの運行・運営全般
	タクシー事業者	タクシーの新たな活用
	駐車場運営事業者	駐車場配置・料金設定等
道路管理者等	国(所管事務所等)	国道等道路整備・管理等
	県(本課、土木事務所等)	県道等道路整備・管理等
	市(道路関係部署)	市道等道路整備・管理等
交通管理者	警察(地元警察署)	交通安全及びその指導、交通管理施設等
市民その他	関連団体(社福協、観光協会等)	福祉、観光等の活動との連携
	経済団体等(商工会議所等)	産業、まちづくり活動との連携
	まちづくり団体(NPO等)	まちづくり活動との連携
	一般市民(公募市民等)	利用者からの視点に関する事項等
地方公共団体	企画関連部署	他の行政計画との整合、調整等
	財政関連部署	予算の重点化、財政調整等
	都市政策・計画関連部署	都市政策、都市計画
	交通政策・計画関連部署	交通政策、交通計画
	都市整備関連部署	都市整備、土地利用
	商工関連部署	中心市街地活性化、その他商工政策
	観光関連部署	観光政策、交流人口
	福祉関連部署	ユニバーサルデザイン、バリアフリー
	教育関連部署	交通教育・指導、通学環境
その他	地域振興関連部署	各地域の振興政策
	マスコミ	社会動向、情報発信
	著名人	情報発信



写真 2-1 協議会の開催の様子

地方公共団体の規模や地域の特性、地方公共団体と協議会メンバーの従来からの関係性等によってこれらの体制づくりを考えていく必要があるが、重要なことは、関係主体間でしっかりと協議・調整できる関係を築くことであり、内容に応じて必要なものは実務協議を実施することが望ましい。

②組織体制

協議会の組織構成は総合交通戦略の策定を実務的に進める上で、協議会単独組織の体制で実施されるケースが多いが、中には幹事会や作業部会といった下部組織の体制を構築している都市も見受けられる。これは戦略の計画規模の大小又は関係する機関の数により、実務的なレベルの協議をどのように行うかという考え方の相違によるものと考えられる。

協議会は性質上、単独組織で実施する場合は、事務局（担当課）が協議会とは別に交通事業者等と個別に実務協議を行って調整していくことになるが、これを、正式な体制の中で機能させようとするのが作業部会方式である。（図2-2参照）。

協議会の体制は総合交通戦略見直し時と策定後の進捗評価時で異なる体制とすることも可能であるが、策定と進捗評価を同様の体制で行うことで、定期的に施策の進捗状況等の認識の共有を図り、総合交通の見直し（4章参照）時にもスムーズに見直しを行うことが可能となる。

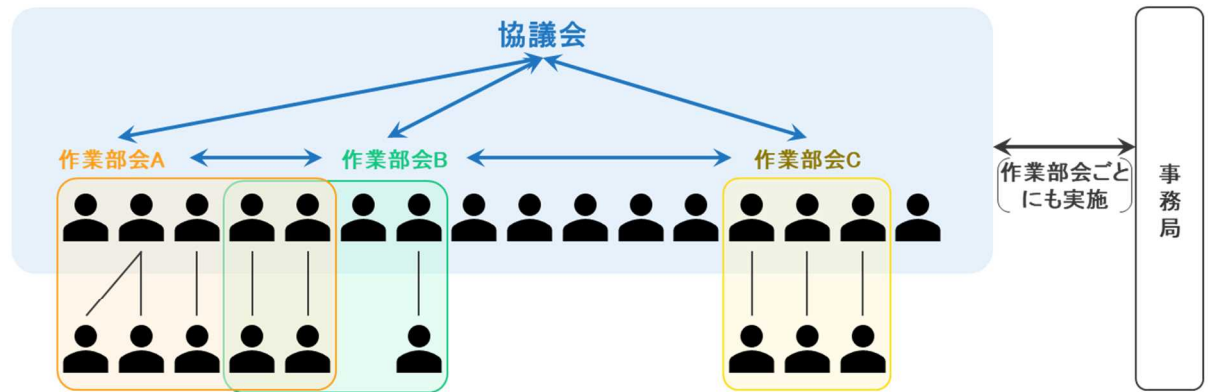
また、作業部会方式をとる場合には、戦略策定後にも、社会情勢の変化に合わせた施策の見直し等に応じて、新規作業部会を設置したり部会の構成を見直す必要が生じる場合もある。

戦略策定都市の事務局から、「協議会の取組を通じて、これまでほとんど接触する機会がなかった交通事業者等と定期的に協議できる関係が構築できた。」との声もあり、策定の段階のみならず、戦略の実施にあたっては、こうした関係性を維持しつつ取り組んでいくことが重要であり、協議会による効果が得られた事例であると言える。

なお、総合交通戦略協議会は将来都市像の実現に向けて継続かつ発展的な取組を行う組織、地域公共交通会議会は地域公共交通の最適かつ持続可能なあり方について検討する組織であり、両者の目的には共通する部分も見られることから、総合交通戦略協議会を総合交通戦略の策定のみを担う組織ではなく、地域公共交通協議会を兼ねたものとして設置している事例も見られる。



図 2-1 協議会の組織体制の例（協議会単独方式）



- 作業部会の分野と体制の例**
- ①道路網検討部会(学識経験者、バス事業者、タクシー事業者、行政の土木関係部局など)
 - ②公共交通検討部会(学識経験者、バス事業者、行政の交通計画関係部局など)
 - ③都市施設、交通施設検討部会(学識経験者、経済団体、まちづくり団体、一般市民、行政の都市計画関係部局など)
 - ④庁内検討部会(企画部局、財政部局、産業部局、土木部局、交通計画部局、都市計画部局などの庁内で関係する部局)

図 2-2 協議会の組織体制の例（作業部会方式）

(3) 事務局等の庁内体制

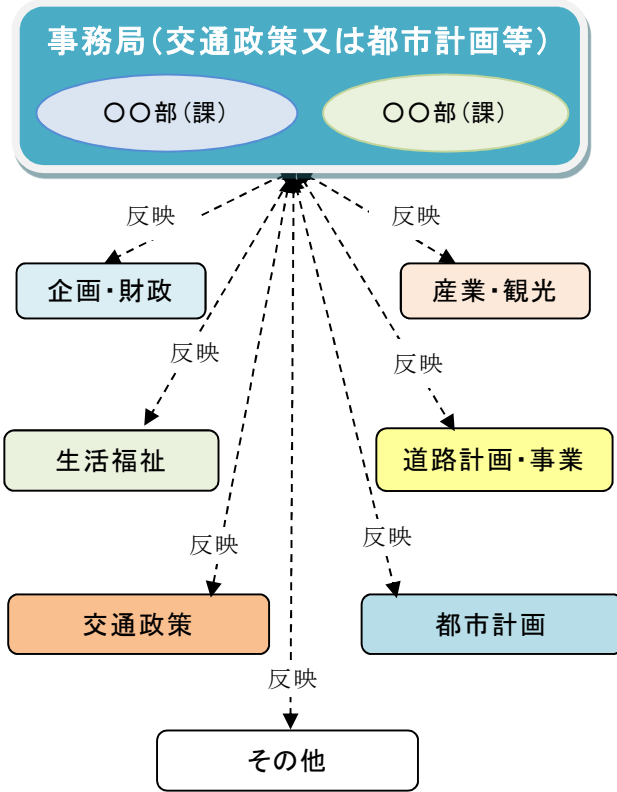
総合交通戦略を検討する事務局（担当部署）は、交通事業者や道路・交通管理者等の実務協議を綿密に実施していく必要があるとともに、協議会の運営を効率的に行っていくことが求められる。したがって、事務局が円滑に協議会を運営できるよう、可能な限り複数の部署と連携体制を構築することが望ましい。特に、実施プログラムを策定、実施するためには、企画財政部局との協働は、施策実施に財政的な裏付けを確保する観点から有効である。

総合交通戦略の策定を担当する部署は、将来都市像を実現するために、市の実情、取り組みたい施策、関係主体との連携等を考慮し、戦略案の策定、協議会の運営を進めることができる部署が望ましい。その際、総合交通戦略の確実な実施に向け、その意義や役割、目標に関する共通認識を庁内でしっかりと持ち、一体となって取り組める体制を構築することが重要である。

戦略目標実現に向けて実施プログラムを策定、実施していくためには、財政的な裏付けが必要である。財政執行にあたっては庁内で実施される調整作業が必須であり、総合交通戦略の意義や役割、目標に関する共通認識を確保し、実施プログラムが円滑に推進されるためにも、庁内の意見を集約する場を設け、協議会運営に反映していくことが望ましい。特に、企画や財政部局との協働は、実施プログラムを検討するにあたり財政的な裏付けを反映させたい場合に有効である。図2-3に、庁内の協議体制の例を示す。

なお、上記のような庁内の協議体制に加えて、施策の関係する部署に対し、施策内容についての意見照会、個別協議や部課長級会議を実施するなど、事前に緻密な連携や調整を行っていくことも求められる。

(庁内検討部会・ワーキング
を設置しない場合)



(庁内検討部会・ワーキング
を設置する場合)

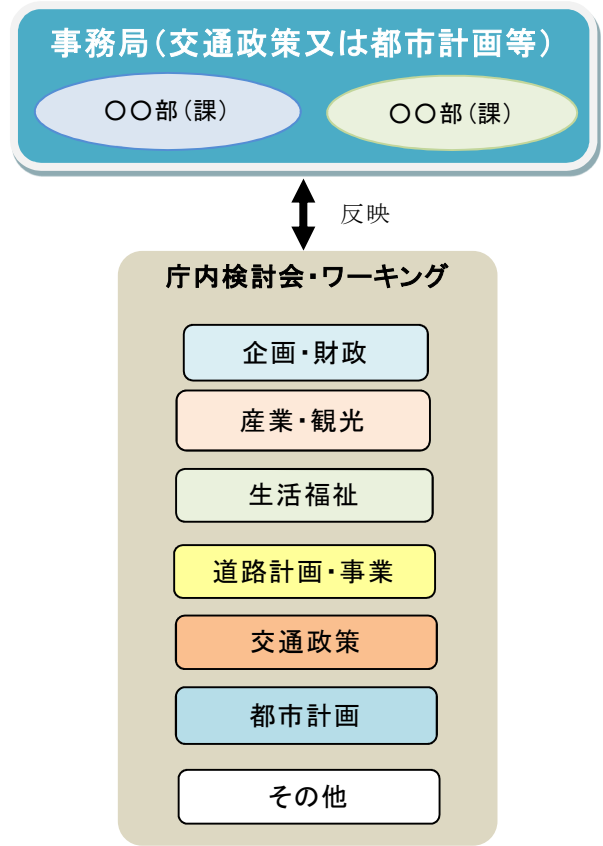


図 2-3 庁内の協議体制の例

<事例から見た策定体制及び推進体制構築の留意点>

【策定体制】

①階層的な協議体制を構築する

協議会に加え、詳細を検討するためのワーキンググループ、関係者を絞り込んで検討するための庁内検討会など、複数の会議体を構築することにより、合意形成の円滑化を図る。

②市民意見を積極的に受入れる

アンケートやグループインタビュー、パブリックコメント（回答を丁寧に実施）を組合せて実施し、市民意見の取り込みを図る。

【推進体制】

①分野別の推進体制と協議会の階層構造を構築する。

各施策の分野別に、分科会を設置し、関係機関による効率的な施策の展開を図る。さらに、交通施策全般に係る協議会も合わせて設置することにより、全体的な施策の推進体制を構築する。

②市民や地域事業者と協働で推進していく体制を構築する。

施策の推進のための協議会に、市民や地域の事業者が参画し、また市民への情報提供の実施を位置づけることにより、地域の協働により推進していく体制を構築する。

<総合交通戦略の策定に向けた協議会等の実施フロー（例）>

- 総合交通戦略の策定に向けた協議会等の実施フローの例を以下に示す。総合交通戦略の策定にあたっては、複数回の協議を重ねていくことが必要であるが、できるだけ策定作業の開始時に協議会の実施時期や回数、協議内容などの見通しを明確にしておくことが望ましい。
- 図2-4に、総合交通戦略策定に向けた協議会等の実施フローの例を示す。このような策定スケジュールを策定当初に設定し、協議会メンバー等に共有しておくことが望ましい。
- なお、総合交通戦略の内容の作成方法については、3章に示す。

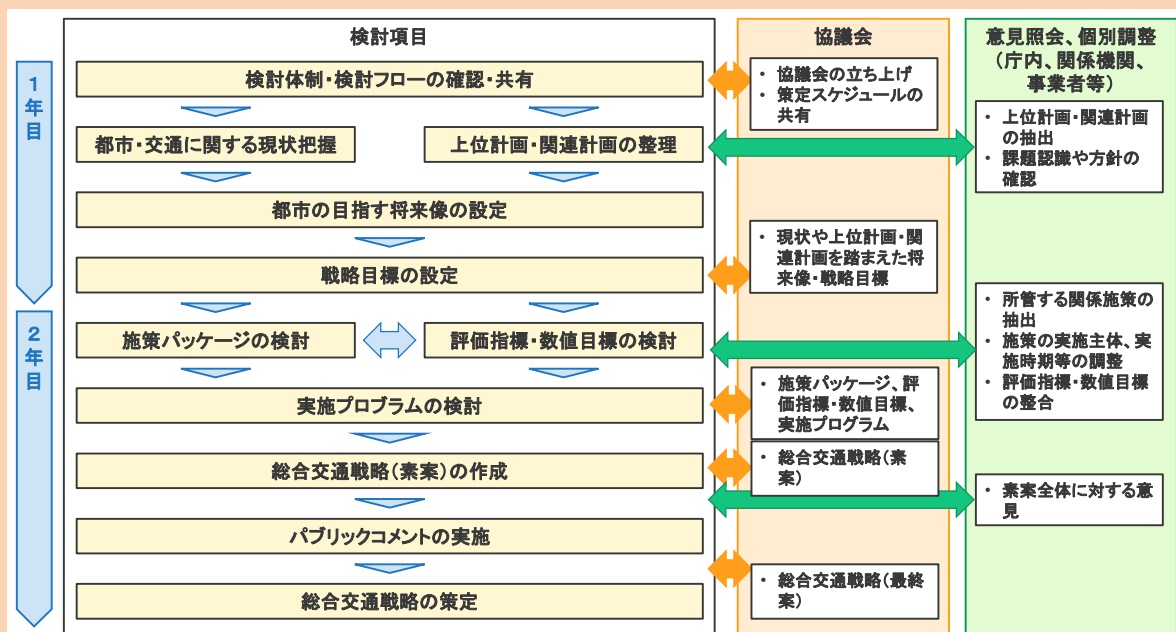


図2-4 総合交通戦略策定に向けた協議会等の実施フロー（例）

<事例> 推進体制の事例

● 階層的な検討体制が構築されている事例：松本市

- ・ 協議会に加え、歩行者空間、公共交通、車交通といった具体の施策に対する専門部会を設置している。
- ・ 協議会と専門部会が相互補完的な関係となっている。

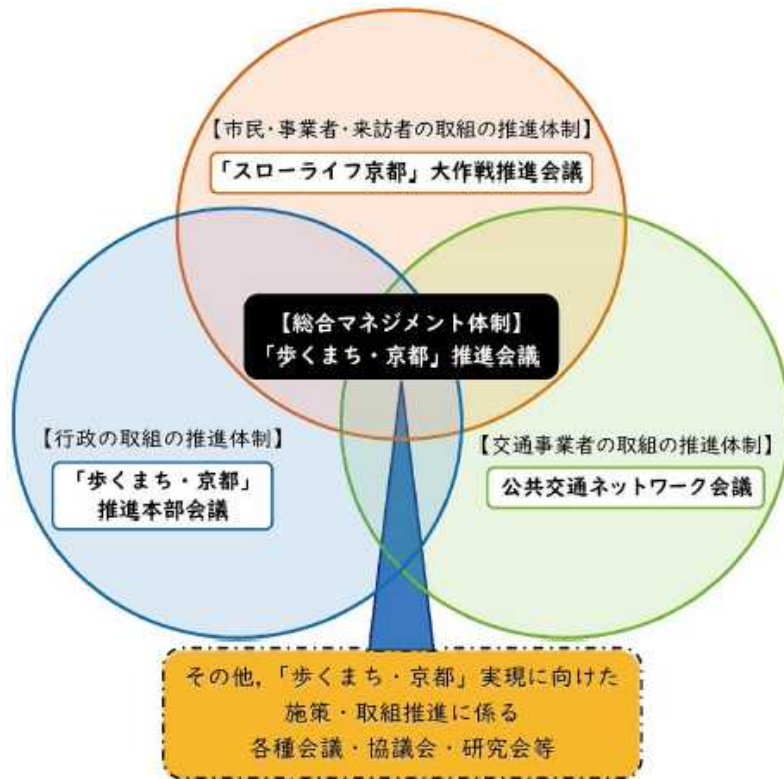
開催年月日	会議等名称	議題等	開催年月日	会議等名称	議題等
H22.11.11	第1回検討委員会	◎次世代交通政策の取組みについて	10.7~10.13	第4回海外視察	◎ストラスプール、ナント、アンジェ、フライブルク
12.21	第2回検討委員会	◎松本市の現況と課題について ◎次世代交通を考える市民フォーラムの開催(案)について	H26.2.14	第13回検討委員会	◎平成25年度及び平成26年度の取組みについて
H23.1.27	第3回検討委員会	◎松本市の計画について ◎次世代交通政策の今後の取組みの方向性について	4.25	第14回検討委員会	◎平成25年度及び平成26年度の取組みについて
3.15	第4回検討委員会	◎次世代交通政策基本方針(案)について ◎市民フォーラムの開催結果について	9.18	第1回合同WG	◎松本市における課題の整理(交通・都市づくり)について ◎将来都市構造(案)について ◎交通戦略案について
5.26	第5回検討委員会	◎次世代交通政策基本方針(最終案)について ◎海外先進地視察について	10.14	第1回歩行者空間部会	◎歩行者空間形成の方向性について ◎中町・中央東地区における市街地ゾーン30の取組みについて
6.24~6.30	第1回海外視察	◎ストラスプール、パリ、ナント、カールスルーエ、フライブルク	11.4	第1回公共交通部会	◎公共交通部会の位置づけについて ◎バス交通の現状と方針について ◎公共交通の施策の立案について
9.20	第6回検討委員会	◎海外先進地視察の結果について	11.19	第2回合同WG	◎合同WGの進捗状況 ◎松本市の目指すまちの姿と開発計画に対する基本的な考え ◎松本市次世代交通政策実行計画(素案 たたき台)
H24.1.12	第7回検討委員会	◎専門部会の設置について ◎次世代交通政策基本方針の確認と今後の進め方について	11.26	第1回車交通部会	◎車交通部会の位置づけについて ◎内環状線の整備方針について ◎道路の機能配置案
H23.12.26~H24.2.27	専門部会(4回開催)	◎部会A:歩行者空間・ゾーン30 ◎部会B:自転車	12.18	第2回歩行者空間部会	◎松本市次世代交通政策実行計画素案について
H24.3.12	第8回検討委員会	◎専門部会の取組み状況について ◎松本市次世代交通政策基本方針案の骨子について	12.24	第2回公共交通部会	◎ //
3.26	第9回検討委員会	◎新しい交通体系によるまちづくりビジョンの素案について	H27.1.9	第3回合同WG	◎ //
4.26	第10回検討委員会	◎新しい交通体系によるまちづくりビジョンの案について	1.20	第2回車交通部会	◎ //
6.1	第11回検討委員会	◎新しい交通体系によるまちづくりビジョンの案について	2.23	第15回検討委員会	◎ //
8.26~9.1	第2回海外視察	◎ストラスプール、ナント、ラ・ロッシュェル、アンジェ、フライブルク	5.1	第16回検討委員会	◎松本市次世代交通政策実行計画案について
H25.3.11	第12回検討委員会	◎平成24年度及び平成25年度の取組みについて	6.2	第17回検討委員会	◎ //
6.28~7.4	第3回海外視察	◎ストラスプール、ナント、アンジェ、パリ、フライブルク	9.4	第18回検討委員会	◎松本市次世代交通政策実行計画に関するパブリックコメントの結果について

出典：松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）（H28.4）、松本市

<事例> 推進体制の事例

● 協議会や分野別の推進体制の構造を位置づけている事例：京都市

・ 戦略の推進会議や分野・地区別の分科会等の構造について位置づけている。



出典：「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（R3.11）、京都市

<事例> 推進体制の事例

● 市民や地域事業者との協働体制を位置づけている事例：石巻市

・ 複数の推進・管理体制へ、市民や地域事業者の参画を位置づけている。

推進・管理体制	構成員	役割
石巻市地域公共交通会議	・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・その他	・今後も応急仮設住宅への対応、市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や復興事業完了後の新たなまちを見据えた、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などが継続的に協議できる「場」として位置づける。
バス事業等連絡調整ワーキング	・交通事業者 ・学識経験者 ・石巻市	・路線網の再編計画や見直し計画を検討する。 ・利用促進メニューを検討する。
各地域の住民バス等運行協議会	・地域住民 ・交通事業者 ・石巻市総合支所・支所	・地域の実情に応じた地域路線（住民・市民バス等）の検討・確保を行う。 ・住民・市民バス等の運行実績の確認を行い、運行実績を踏まえた定期的な運行方法の見直しを検討・実施する。

出典：石巻市総合交通戦略（H28.3）、石巻市

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：協議会はどのように運営するのか？

A：各都市事例では協議会に対し次のような役割・仕事を分担させている。

- ・進捗管理のための委員会（毎年開催）、地域公共交通会議（法定）、見直し検討委員会（5年後）を計画している。
- ・地域公共交通会議を兼ねる市総合交通会議を設置している。
- ・住民、交通事業者、行政の三者からなる「総合交通戦略推進協議会」を設立し、戦略を策定する。
- ・協議会では総論をオーソライズした上で、事業プログラム策定時には施策・事業ごとに関連部局との調整を行っている。

Q：協議会等で関係機関との協議・調整を円滑に進める秘訣（工夫）は？

A：協議体制の構築、協議・調整にあたっての秘訣（工夫）は以下の点が注目される。

（総合交通戦略策定にあたって）

- ・施策実施の必要性を整理するとともに、関係機関の担当者によるワーキンググループを設立し、密に協議・調整した。
- ・戦略策定に着手する前に、関係部局を集めたワークショップを数回重ね、相互に理解を深めた。
- ・戦略策定にあたり庁内に委員会を立ち上げて、窓口となる部署（事務局）を明確にし、関係する部署にも共通認識を持ってもらうことと、各施策との整合を図りながら進めることが重要であることを説明し、円滑に策定できる庁内体制を事前に調整した。

（戦略策定作業中）

- ・実施プログラムを検討する場合、事業実施部局を含めて関連部局が広がり、調整が難しい。したがって、早い時期から戦略で関連する担当部局を巻き込んで調整を図ることが重要。特に、継続事業に比べ新規事業については庁内のバランスを見ながら事業化ベースとして認知されることになるため、早くから担当部局をまきこんで議論し、合意することがポイント。
- ・国の支援はあるが、補助制度等の内容が変更される場合が多く、必ずしも戦略を実施する部局が全てを理解しているわけではない。このため、相互の情報交換が重要で確認しながら効果的な支援を選択していく必要があり、横のつながりを確保したこと。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

- ・公共交通等、民間の事業によるところが大きい場合、その実行性をどれだけ担保できるかが課題。
- ・実務者レベルでの部会を組織する方が、機動的な対応が期待できる。具体的には、庁内に個別にワーキンググループを設け、調整を実施している。この場合、交通戦略案を立てる部署（事務局）を明確にし、さまざまな観点からチェックを受けることができる体制を確保することで円滑に進めることが考えられる。
- ・庁内土木部に交通政策室を設置し、街路事業や道路事業、交通安全対策事業、交通バリアフリー事業、コミュニティバス導入検討、公共交通に関するものなどを集約して推進することとした。計画の策定から事業の実施までをすべて交通政策室で行う。
- ・関係部局や公共交通事業者などと普段からコミュニケーションを図ることにより、つねに施策の進捗状況等の情報共有を図っている。
- ・年に1回の開催を定期化することで、交通分野の施策への関心の維持、各施策の着実な推進、進捗評価への協力への意識付けを図っている。

Q：協議会を構成するメンバーは？

A：P24のメンバー構成が基本であり、庁内メンバーの構成、学識経験者の選定理由は以下の事例がある。

（庁内メンバー構成）

- ・保健福祉、環境、経済、観光、まちづくり、交通事業等の各担当部局と連携。
- ・オブザーバーとして、市民活動推進課（交通安全担当）、道路管理課、道路建設課、都市計画課、合併地区総務課、同建設課に検討組織の会議に出席。全市的な計画策定の観点から企画調整課との協議を実施。
- ・都市整備、道路、環境、経済、交通事業、企画、財政の各部局が協働で事務局を務めた。
- ・政策財政部、福祉部、市民部、産業観光部、都市計画部、建設部が協働で進めた（都市計画部都市交通政策課に事務局を設置）。

（学識経験者の選定理由）

- ・交通計画、都市計画、都市・地域経済、まちづくり支援の分野からを選任。
- ・都市計画審議会の委員及び都市計画マスタープラン策定を策定した際の学識経験者、交通関係の学識経験者等専門分野から選任している。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：総合交通戦略へ盛り込む施策についての庁内の合意形成の工夫は？

A：庁内検討委員会やプロジェクト等を立ち上げ、庁内で共通認識の形成を図りつつ進める場合が多い。

- ・市役所内に庁内検討委員会（部長級）を立ち上げて、庁内全体の事務事業に係わることについて、共通認識を図る。
- ・都市交通という概念がなかったが、道路整備という枠の中で庁内プロジェクトチームを立ち上げ、説明を行い、都市交通（交通戦略の必要性）を説明した。
- ・全庁にまたがる横断的な施策体系を構成する必要がある、全体調整や庁内合意のプロセスに時間をかけて対応する。

2-2 市民の参画・合意形成

総合交通戦略の策定・実施に際しては、市民も総合交通戦略の取組の担い手の一員として積極的に参画できる体制を構築することが望ましい。

また、策定された総合交通戦略に対し、市民との合意形成を図り、共通認識とするためには、協議会のメンバーへの参加やパブリックコメント、市民アンケートの場の設置を通じ、周知徹底すること等が考えられる。

①市民参画の方法

戦略策定協議会への参加（傍聴を含む）はもちろん、パブリックコメント（意見募集）の実施や市民アンケートを実施する等、多くの市民が自由に意見を言える環境や、必要に応じてその意見を総合交通戦略案に反映する枠組みを用意することが必要である。

実施都市の状況を見ると、パブリックコメントは戦略案がまとまってから実施するケースが多いが、協議会における議論の内容等を常に公開し、検討段階から市民意見を吸収していくために、協議会の開催ごとに行うことや行政のホームページ等で随時公開し、市民がいつでも意見を出せる環境を整えることも考えられる。

また、直接意見を言える場をつくる方法として、協議会の下部的機関として市民部会といったものの設定や、戦略策定のための市民ワークショップを協議会と同時並行で実施する等、より広く、多くの市民が主体的に参画できる工夫が望まれる。



写真 2-2 市民ワークショップの様子

②合意形成

市民の幅広い合意形成を図っていくためには、極力積極的な情報公開や広報を行うことが重要であり、少しでも多くの市民の方々に交通戦略の意義や目的といった事項について理解を深めていただき、行政と市民が一体となって交通戦略を推進していくことが理想である。

このため、早い段階からのパブリックコメントの実施は、意見を言える場を提供することだけでなく、少しでも多くの市民に情報を提供し、その必要性等を認識してもらえらることにつながる。

また、広報としては、行政の広報誌等に積極的に掲載することは当然である

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q： 民間事業者との連携、市民とのコミュニケーションを円滑に進めるためには？

A： 双方に何らかのメリットを見出すことが調整がスムーズに進めるコツ。例えば路線バスの駅前広場への乗り入れは、バス事業者にとっても利用者増加が期待されることから、協議会にあっても事業者との調整がスムーズに進んだ例がある。また、ソフト施策等にあっては、市連合自治会と協議を行い進めている例もある。

<事例> 市民参画の事例

●市民の意見を積極的に取り入れている事例：名古屋市

- ・策定に至るまでに、様々な方法で市民や関係者の意見を聴取し、その結果を戦略（プラン）に反映している。
- ・市民を無作為に抽出したミーティングや、書面及びウェブでのアンケート調査、パブリックコメント等を実施している。

みちまち市民ミーティング		市政アンケート	
実施日	平成25年11月30日（土）	実施期間	平成25年11月19日（火）から12月3日（火）まで
参加者	55名	回答者	951名（有効回答率47.6%）
会場	栄ガスビル	内容	・市民の総図として対象者を市民から無作為抽出 ・郵送による書面アンケートにより実施
内容	・市民の総図として参加者を市民から無作為抽出 ・議論を深めるために少人数のグループでテーマを変えながら討議（4～5人） ・他のグループの意見もふまえながら積み上げ方式で議論 ・議論前、グループ討議後、全体討議後の意見を把握	ネット・モニターアンケート	
みちまちキャラバン （環境デーなごや）		実施期間	平成25年11月1日（金）から11月11日（月）まで
実施日	平成25年9月14日（土）	回答者	462名（有効回答率92.6%）
参加者	205名	内容	・対象者は年度ごとの公募により選ばれた市政に興味のあるネット・モニター ・ウェブ上でアンケートを実施
会場	久屋大通公園	ウェブサイトアンケート	
内容	・対象者は区民まつり等のイベント参加者（地元市民が多い） ・対面アンケートにより実施 ・都心部をきむ区で実施（東区は雨天中止）	実施期間	平成25年9月18日（水）から12月31日（火）まで
（西区民おまつり広場）		回答者	21名
実施日	平成25年10月13日（日）	内容	・対象者は交通まちづくりウェブサイトの素案の説明ページの閲覧者 ・ウェブ上で詳細なアンケートを実施
参加者	124名	グループインタビュー	
会場	庄内緑地公園	実施日	適宜
内容	環境デーなごやに同じ	参加者	17者
（中村区区民まつり）		内容	・対象者はプランに利害関係を有すると思われるまちづくり関係者、事業者及び都心部来訪者（名古屋市交通まちづくり推進協議会の構成団体を除く。） ・説明会又は座談会形式で意見交換
実施日	平成25年10月26日（土）	その他意見	
参加者	72名	実施日	適宜
会場	中村公園	参加者	10者
内容	環境デーなごやに同じ	内容	・個別に寄せられた意見
		パブリックコメント	
		実施日	平成26年6月13日（金）から7月14日（月）まで
		提出者	64名

出典：なごや交通まちづくりプラン（H26.9）、名古屋市

第3章 総合交通戦略の策定

■ 総合交通戦略の標準的な策定手順は以下の通り。

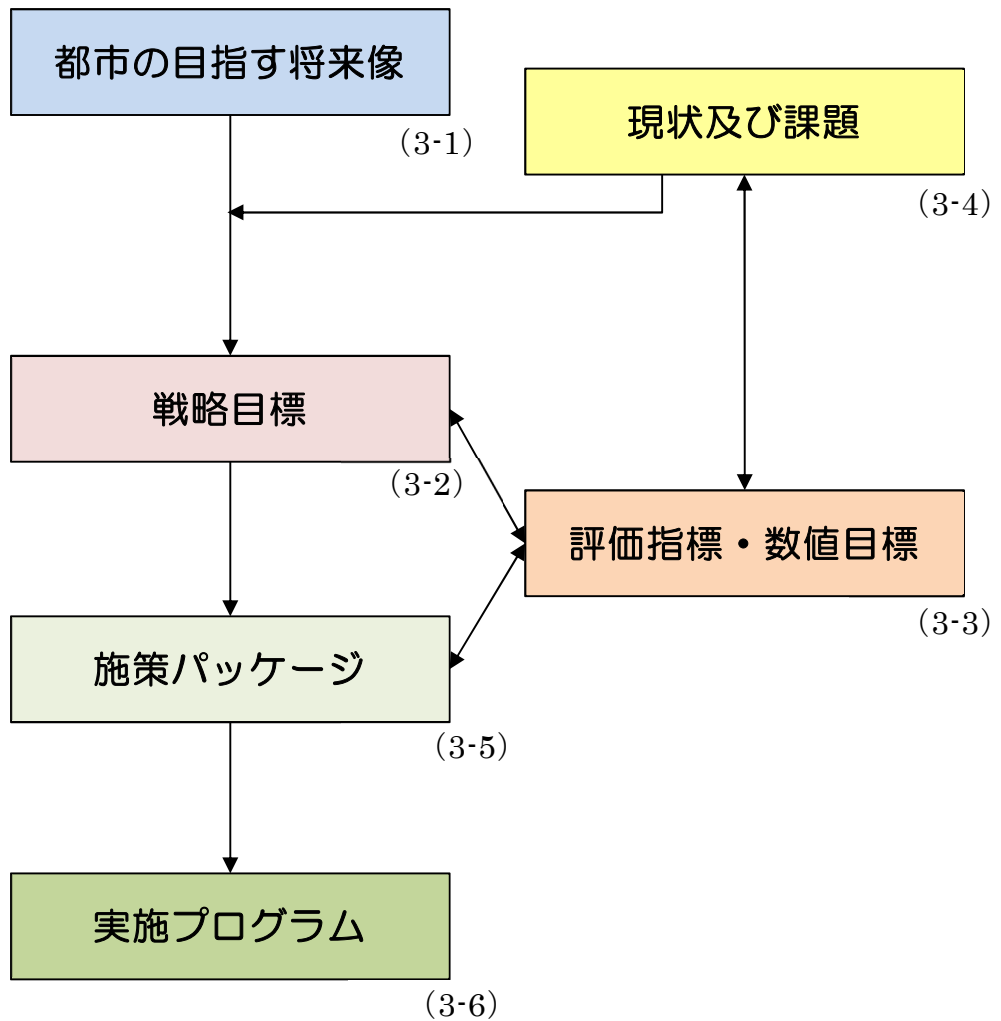


図3-1 総合交通戦略の策定手順

3-1 将来都市像の設定

将来都市像の設定に際しては、将来、実現される生活像を市民に判り易く提示し、目指すべき都市の将来像のイメージが共有できることが重要である。

具体的には、上位計画との整合を図り、それらで示されている理念や将来像を都市構造や交通面から整理し、市民にわかりやすい表現に努め、理解を促す概念図等を作成することが望ましい。

将来都市像は、集約型まちづくり、持続可能なまちづくり、低炭素型都市の実現、少子高齢社会への対応、中心市街地の活性化、市民生活の向上等、大きな目標として掲げられていることが多い。

また、市民や関係主体等に対し、共通の目標として示すことが重要であるため、わかりやすく短い表現に努め、理解を促すためのフレーズ、概念図等を作成することが望ましい。

将来都市像は、その都市が抱える課題や地域特性（都市構造、交通体系等）に応じて設定することになるが、具体的な検討にあたっては、地方公共団体が定める法定計画である総合計画（地方自治法第2条第4項）、都市計画マスタープラン（都市計画法第18条の2項）、立地適正化計画等で明らかにされている理念や将来像を参考に検討・設定し、それら上位計画と整合性を図る必要がある。

なお、上位計画が現在策定中、又は今後見直しを行う予定の場合は、総合交通戦略の策定作業の中で目指すべき将来都市像を描き、今後検討される上位計画へ反映、共有・調整し、総力戦で取り組んでいくことも考えられる。

<総合交通戦略で目指す都市の将来像の例>



出典：にいがた都市交通戦略プラン（R1.7）、新潟市

図3-2 事例1：新潟市「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：将来都市像を設定する際に工夫した点は？

A：

- ・総合計画及び都市計画マスタープランに位置づけられている将来都市像を踏まえ、都市構造や都市交通のあり方について将来都市像を戦略に設定した。
- ・総合計画で示された集約型都市構造を基に、並行して策定中である都市計画マスタープランで作成した将来都市像を戦略の将来都市像とした。
- ・都市計画マスタープランを策定中であったため、マスタープランの中で将来都市像を検討し、交通戦略で具体化を図った。

3-2 戦略目標

人口減少、超高齢社会における都市交通施策では、あるべきまちの姿を戦略の目標として掲げ、それを達成する取組が必要とされており、関係者が協力してその実現に向けて取り組むことが重要である。

将来都市像を具体的なイメージとしてブレークダウンしたものが戦略目標である。

交通需要の量的拡大による効果を見込むことが難しい人口減少、超高齢社会では、財源的な制約を考慮して選択的に都市交通施策を進めざるを得ない。このため、目標を明確にし、関係者間でそれを共有し、選択的で効率的な施策の実現を目指すことが必要である。したがって、将来都市像を明確に提示し、従来から指摘されている「目標達成型」の施策を戦略的に展開していく必要がある。

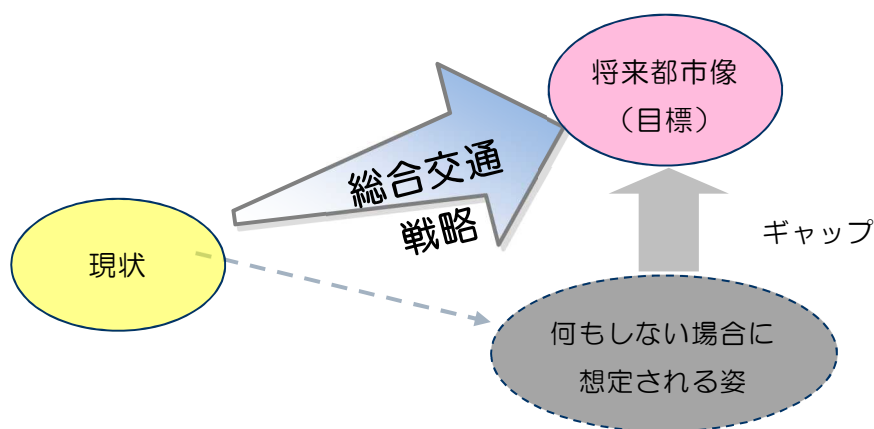


図3-4 総合交通戦略の役割

例えば、公共交通は公益事業として公共性、民間事業としての収益性の両面の性格を有しており、現状では収益性が確保されなくなると、サービス低下や撤退が進む懸念がある。しかし、公共交通は集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであることから、収益性のみによって導入や存廃が判断されたり、ルート、ダイヤ、運賃等のサービス水準が決定されたりすることは適切とは言えない。このため、公共交通については地方公共団体が中心となって地域住民や交通事業者等と協議してサービス水準等に関する目標を設定し、関係者が協力してその実現に向けて取り組むことが必要とされている。

総合交通戦略は、集約型都市構造を実現するため、都市や地域において効率的で快適な移動環境（モビリティ）を実現することが目的であり、相互に関連する多様な交通手段を対象として、都市政策・地域政策の観点から「目標達成型」の都市交通施策として進めることが求められている。

総合交通戦略は、将来都市像（目標）と現状のギャップを埋めるための手段である。「戦略目標」は、総合交通戦略を実施するにあたっての基本方針にあたる部分と言える。したがって、戦略目標は、都市の将来像を見据えた上で現状把握と喫緊の課題を踏まえて導かれる必要があり、その具体的な表現にあたっては、総合交通戦略の意図、戦略性を端的に示されていることが望ましい。

その際、まちのあるべき姿として、土地利用や市街地整備等と交通が有機的に連携する姿を目指して検討することが重要である。

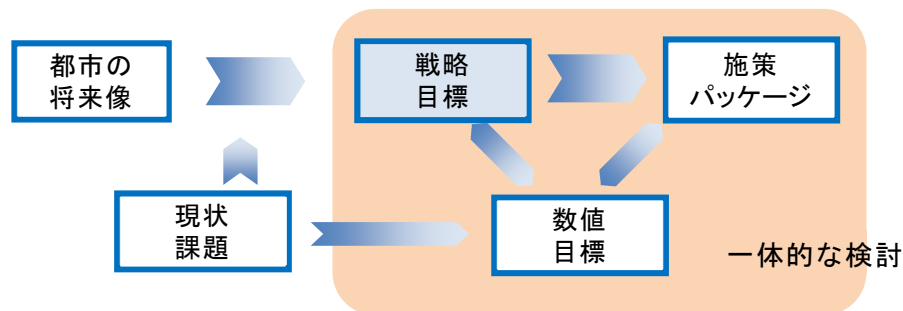


図 3-5 総合交通戦略における戦略目標の設定

戦略目標を作成するまでのプロセス及び留意点を岡山市の事例に基づき説明する。

岡山市は交通に関する課題を整理し、17の課題を挙げた。また、上位計画である都市総合計画で示された将来の都市の実現に向けて市としての取組の方向性を設定するとともに、これらの将来の都市像と方向性を基に総合交通戦略の計画のコンセプトを設定した。整理した17の課題と計画のコンセプトを基に総合交通戦略の四つの「戦略目標」が設定された。

このように総合交通戦略は、将来都市像をめざした具体的な取組であることから、将来都市像－戦略目標のつながり、さらには後述する“数値目標－施策パッケージ”までのつながりをシナリオとして容易に理解できるように構成し、それを表現することが求められる。

なお、既に策定された総合交通戦略においては、戦略目標と同義で“基本方針、政策目標、基本的な考え方、施策の柱”等、様々な表現が実際には用いられており、用語表現は各総合交通戦略のなかで適宜決めるものである。

交通に関する 17 の課題					
01 自動車に過度に依存した暮らしからの脱却 <small>移動手段の60%が自動車であり、公共交通(電車・路面電車・バス)はわずか7%</small>	02 路線バスの減便・廃止の抑制 <small>主要なバス路線の利用者は20年間で30%減少し、その際、周辺部で大幅に減便・廃止が進行</small>	03 交通不便地域の移動手段の確保 <small>駅から300m、バス停から300m以上離れた地域に居住する人口は、約20万人(そのうち65歳以上の高齢者が5万人)</small>	10 渋滞困所の解消 <small>市内には、42箇所の渋滞箇所があり、路線バスの遅延や経路移動の生産性向上の妨げとなっている</small>	11 自転車利用環境の向上 <small>高い自転車利用率の一方で、自転車利用環境に対する満足度は必ずしも高くない</small>	12 自動車優先から歩いて楽しいまちづくり <small>自動車優先の暮らしは多く、徒歩の優先に乏しい(人、まちのにぎわい)低下、健康的な生活習慣の希薄化に懸念</small>
04 中心部にぎわい創出 <small>伝統的な市街地が郊外で拡大し、中心部を歩く人は30年間で半減</small>	05 環境負荷の軽減 <small>運輸部門から排出される温室効果ガスは全体の20%を占めており、当面増減する見込み</small>	06 交通事故の抑制 <small>年間約4,000件の人身事故(2016)が起きており、高齢者の割合が増加</small>	13 マイカー以外の移動を中心とする生活の実現 <small>半数以上の市民が公共交通・自転車・徒歩での移動を中心とした暮らしを希望</small>	14 「バスの減便・廃止」に対する高い不安の払しょく <small>高齢者が生活で一番不安を感じることは「バスの減便・廃止」</small>	15 潜在的な自動車からの転換意向への対応 <small>ふだん「運転している」人のうち、20%以上が「できれば運転したくない」と思っている</small>
07 利用可能なサービスの統一化 <small>複数事業者で運行の路線バスは停留所や乗降車道長、運賃支払い方法などのサービスが統一して利用しづらい</small>	08 バリアの解消 <small>鉄道車両の導入率は、政令市(地方部)と比較して低く、乗降車道において、バス停との段差がある</small>	09 複雑なバス路線網の改善 <small>路線が細分化されており、区間によっては乗降距離が重複する一方で、郊外部では乗客が少ない</small>	16 市民が求める公共交通サービス水準の実現 <small>市民のニーズを多く満たすのは、15分から30分に1本運行される利用しやすい料金水準の公共交通</small>	17 交通政策とまちづくりの連動 <small>車以外への交通手段に転換するには、歩いて戻るスポットの増加が必要</small>	<small> ■モータリゼーションの進展を主因とする課題 ■利用者の視点からみた課題 ■市民意識からみた課題 (交通サービスに関するアンケート調査(2016年)) </small>

第六次総合計画(上位計画)で示された将来の都市の形

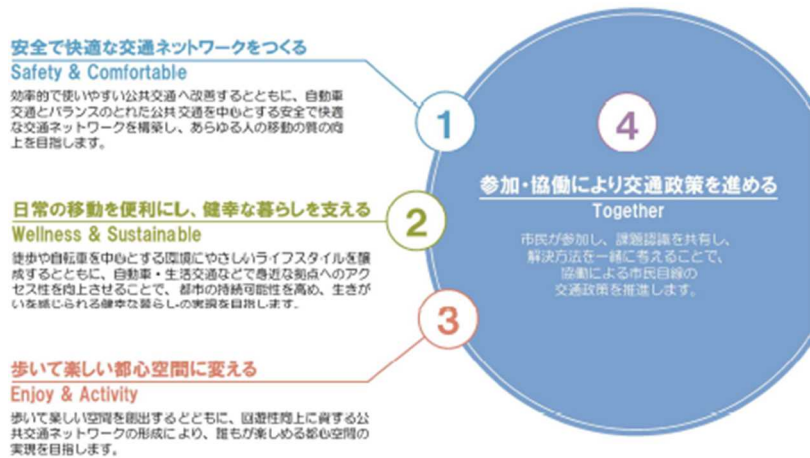


計画のコンセプト

あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする

高齢者・身体障がい者だけでなく、大きな荷物を持った人、妊婦、乳幼児連れ、外国人等、いわゆる交通弱者を広く捉えた上で、交通弱者も含めて様々な市民・来街者が、自動車・公共交通・自転車・徒歩等を、都心・周辺部などの地域特性に応じて自由に選択して便利・快適に利用できる、環境にやさしい人中心の交通体系を築き、各地域の活性化に寄与するとともに、快適な市民生活を支える。

計画の目標



出典：岡山市総合交通戦略(H30.9)、岡山市

図3-6 戦略目標の設定例：岡山市(岡山市総合交通戦略)

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：戦略目標を設定する際に工夫した点は？

A：

- ・都市圏を設定し、五つのエリアごとに特性や課題抽出を行い目標を設定した。
- ・選択と集中の観点から、重点整備地区を3地区設定し、地区ごとに目標を設定した。
- ・都市交通マスタープランで将来都市像を設定し、町をとりまく喫緊の課題から、今後重点的に取り組むべき都市交通施策を明らかにし、戦略目標を設定した。
- ・総合交通政策における基本目標にまちなかの課題、まちなかに求められる役割を踏まえ、総合交通戦略の理念及び四つの基本目標（人・まち・環境・円滑化）を設定した。

3-3 評価指標・数値目標の設定

(1) 評価指標の選定

「評価指標」は、戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すものであり、地方公共団体等が自ら設定、定義を行うこととし、評価指標の選定に際して、以下の点に留意すべきである。

- ① 市民へのわかりやすさ
- ② 目標に対する現状と施策実施後の説明力
- ③ データ入手の容易性と継続性
- ④ 交通のほか、社会、環境等の広い視点

①市民へのわかりやすさ

総合交通戦略で掲げた戦略目標に対し、各地方公共団体の担当者が、都市、地域の課題が解決した後の状況を具体的に思い浮かべながら、市民、交通利用者等に理解してもらうため、定量化できるわかりやすい評価指標を選定すべきである。

また、総合交通戦略策定にあたっては、複数施策のパッケージが設定されることが想定される。このため、施策パッケージの設定にあたっては、評価指標・数値目標の関係性が十分に説明できるよう整理する必要がある。

②目標に対する施策実施後の説明力

評価指標は、施策を実施することにより社会的な成果としてあらわれるアウトカム指標とすることが基本である。

例えば、歩道整備についての評価指標を選定する場合、歩道整備率でなく、その整備により改善が想定される事故件数の減少、歩行者数の増加等のアウトカム指標とする等の工夫が必要である。

また、可能な限り前述した施策の目標達成を説明するアウトカム指標による評価指標を選定することが望ましいが、アウトプット指標の中にも事業を実施すれば成果となるバリアフリー化率のような指標もあり、必要に応じて評価指標としてアウトプット指標を用いてよい。

表3-1、表3-2に目標値や施策内容に応じた評価指標の設定例を示す。

③データ入手の容易性と継続性

データ収集の容易性、さらには一定のデータの品質を保つためにも、国勢調査等の指定統計や既存の都道府県や市区町村、交通事業者、交通管理者等が実施、蓄積してきた統計資料を活用することが望ましい。その他にも各地方公共団体で実施している市民意識・意向調査等を活用が考えられる。このように、既存データの活用は、指標値収集の労力を軽減する点からも有効である。

また、交通関連資料では、P T調査（都市圏）、全国P T調査（全国都市交通特性調査）、都市OD調査、道路交通センサス（自動車起終点調査）及びI T A R D Aデータ（財団法人交通事故総合分析センターの事故データ）等の活用が考えられる。

既存統計資料を使用する場合、それらの調査が毎年調査なのか、3年／5年調査なのか等を確認しておく必要がある。例えば、P T調査は概ね10年に1回、国勢調査における通勤通学者の交通手段の調査は10年に1回の調査である。

また、市区町村が独自に単独で調査を実施する場合は考えられる。例えば、中心市街地の歩行者数を評価指標とする場合、数断面の歩行者数を調査することが考えられ、多大な費用をかけずに調査、把握が可能となる場合もある。ただし、独自調査を行う場合においても同様に、定期的にデータを入手することが可能かどうかを前提とした評価指標への適用を検討することが望まれる。G I S（地理情報システム）を活用できる場合には、地区単位の人口データを用いて公共交通カバー圏域の人口や、中心市街地、主要施設へのアクセシビリティ等を評価することが可能である。近年では、携帯電話位置情報データを活用した人流解析（来街者数、頻度、属性、ODなどの分析）も可能となっており、これらのデータを活用することも考えられる。

なお、指標によりデータの入手可能な年次が異なる場合（1年に1回データが得られる指標と5年に1回のものが混在しているなど）は、すべてのデータが集まらない年次でも一部指標のみの評価を行うなど、可能な範囲で評価を行うことが望ましい。

④交通のほか、社会、環境等の広い視点

総合交通戦略は都市の将来像の実現を目指すものであり、戦略目標は交通面だけでなくまちづくりの観点を含めて設定される。そのため、中心部の歩行者数や公共交通利用者数等の交通に係る指標だけでなく、D I D人口密度やC O 2排出量等により広く社会や環境の視点からも評価指標を設定することが望ましい。

表 3-2 目標値や施策内容に応じた評価指標の設定例（アウトプット指標）

●: 目標/施策の評価指標として適した指標
○: 目標/施策の内容によって、評価指標として採用することが考えられる指標

		評価指標															
		アウトプット指標															
歩行者	公共交通	自動車	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場	駐輪場		
																歩行者	公共交通
戦略目標	コンパクト+ネットワーク型のまちづくり	都市内交通軸の充実・強化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
		安心・安全な交通環境	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		利便性の高い交通環境	○	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		持続可能な交通環境	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		公共交通利用促進・自家用車利用適正化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		交通結節点機能の向上	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	中心市街地のまちづくり	都市機能の集約	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		災害に強く強靱性の高い交通・都市	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		中心市街地の魅力向上や賑わい・活力の創出	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	郊外部のまちづくり	中心市街地の回遊性向上	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		中心市街地への交通機能の充実・強化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	広域交通	地域の拠点施設の利用促進	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		生活交通の維持・確保	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	観光	移動制約者への支援	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		広域的な交通機能の充実・強化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
環境	来訪者の観光周遊の支援	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	環境負荷の低減	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
その他の計画	低炭素型交通システムの充実・促進	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	道路整備計画策定・見直し	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
地域・関係者	道路整備計画策定・見直し	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	地域住民や関係者の意識醸成・行動変容	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
技術	新技術の交通分野への活用	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	道路空間配分	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
歩行者施策	歩道環境整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	優先・専用空間	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	サイン整備・再整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	景観整備・緑化・無電柱	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	消・融雪施設整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	歩行支援	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	バリアフリー化・安心安全	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	交通管理・歩車分離	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
自転車施策	走行空間・ネットワーク	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	レンタサイクル	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
公共交通施策	駐輪場・C&BR	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	バス再編	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	バス停高度化・待合施設	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	車両高度化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	バスロケ・走行空間改善	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	情報提供改善	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	優先信号	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	鉄軌道利用促進策	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	新駅設置	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	料金施策等ソフト施策	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
交通結節点施策	バリアフリー化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	新たな公共交通（CB・生活バス含む）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	軌道系新設・延伸	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	結節機能整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	駅再整備・駅舎改良	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
自動車施策	駅前広場整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	自由通路整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	バス停改善・UD	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ダイヤ調整・情報提供	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	P&R・P&BR	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	都市計画道路等整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ネットワーク役割分担	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
駐輪場施策	高速道路有効活用	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	道路改良	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	交差点等改良・渋滞緩和	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	中心部流入抑制	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
MM施策	カーシェアリング	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	駐輪場整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	附置義務検討	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	出入口規制・集約化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
物流・その他施策	案内システム高度化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	MM（日常・観光）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ノーマイカーデー等の設定	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	自動車専用レーン（環境）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	交通安全利用促進	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
都市機能の導入	ワークショップ等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	都市内物流（荷捌き）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	客待ちタクシー施設確保	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ICカード利用拡充	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

(※) その他交通の整備には様々な施策が考えられるため、実施する施策に応じて評価指標を設定することが望ましい。

表3-3 評価指標の計測に使用するデータ例（アウトプット指標）

アウトカム指標	歩行者	歩行者交通量・トリップ数	◆歩行者通行量調査 ★パーソントリップ調査	
		歩行者通行環境への満足度	◆市民アンケート	
	自転車	自転車交通量・トリップ数	◆自転車通行量調査 ★パーソントリップ調査	
		放置自転車数	◆放置自転車状況調査	
		自転車の走行速度	◆実測値	
		レンタルサイクル、シェアサイクル利用者数	○レンタルサイクル・シェアサイクル運営会社実績値	
		自転車通行環境への満足度	◆市民アンケート	
	公共交通	公共交通利用者数	○バス、鉄道事業者等の実績値	
		公共交通路線の徒歩圏人口・カバー率	★国勢調査	GISを用い、国勢調査の小地域統計や人口メッシュ統計から、鉄道駅、バス停等のカバー圏内人口を算定する。
		公共交通での中心市街地や主要施設への所要時間・一定時間アクセス圏人口・カバー率	○所要時間⇒時刻表 ★◆アクセス圏人口・カバー率⇒国勢調査	主要施設の例)市役所、総合病院、鉄道主要駅等 カバー率は、GISを用い、国勢調査の小地域統計や人口メッシュ統計から算定する。
		公共交通利用頻度・分担率	◆市民アンケート ★パーソントリップ調査	
		公共交通の輸送容量	○バス、鉄道事業者等の実績値	運行本数と車両の乗車定員をもとに算定する。
		公共交通機関の定時運行率・遅延時間	○バス、鉄道事業者等の実績値	
		乗継拠点における乗継利用者数	★大都市交通センサス ○バス、鉄道事業者等の実績値	
		乗継拠点における乗り換え待ち時間	○時刻表	
		IC乗車券普及率	○バス、鉄道事業者等の実績値	公共交通の乗降時間が現金と比較して短縮される交通ICカードによる運賃支払いの割合を指標とする
		路線バス定期券及び回数券、観光切符等販売枚数	○バス、鉄道事業者等の実績値	
		公共交通利用に対する満足度	◆市民アンケート ◆利用者アンケート	
		公共交通に関する情報に対する利用者の満足度	◆利用者アンケート	公共交通のリアルタイムな運行情報や乗換案内システムの提供、情報提供の多言語化等、公共交通に関する情報についての利用者満足度
	自動車	自動車交通量(走行台キロ)・分担率	★道路交通センサス ★パーソントリップ調査	
		道路混雑度・混雑区間距離・渋滞損失時間	★道路交通センサス ◆交通量調査	
		マイカー利用自粛数、公共交通等への転換数	◆市民アンケート	
		IC利用台数	○高速道路運営会社等の実績値	
	シェアモビリティ	シェアモビリティサービスの加入者数・利用者数	○シェアモビリティ運営会社の実績値	
	駐車場 駐輪場	フリンジ駐車場、集約駐車施設の利用台回数・稼働率	○駐車場管理会社等の実績値	
	市街地活性化にぎわい	運輸部門におけるエネルギー消費量及びCO2、大気汚染物質の排出量	★温室効果ガス排出量報告書・データ	
		低公害車両の導入割合	○車両登録実績(運輸局保有)	
		環境を意識した交通行動の実施割合(マイカー利用自粛など)	◆市民アンケート	
		活気や魅力があると感じる地域住民の割合	◆市民アンケート	
		歩道や公共的空間等における滞留人口	◆歩行者通行量調査 ◆携帯電話位置情報データの活用	携帯電話位置情報データを用いた滞留人口統計を用いることで、特定の地点、時間帯における滞留人口や滞在時間を把握することが可能
中心市街地への来訪頻度・滞在時間・来訪者数		◆市民アンケート ◆携帯電話位置情報データの活用		
中心市街地への観光入込客数・滞在時間	★各自治体の観光統計			
地域住民(高齢者)の外出回数・外出率	★パーソントリップ調査 ◆市民アンケート			
中心市街地、公共交通沿線地域等の居住人口・人口密度・地価	★居住人口・人口密度⇒国勢調査 ★地価⇒国土交通省地価公示・都道府県地価調査			
その他	モビリティマネジメントなど持続可能なモビリティに関する取組実施数・参加者数	●実績値		
	交通事故件数・死傷者数	○交通管理者保有データ		
	交通環境についての満足度	◆市民アンケート		
	地域公共交通サービスや交通施策の認知度	◆市民アンケート		
	市民1人あたりの交通分野に関連する行政経費	★歳出決算総額	交通分野に関連する行政経費とは、インフラの維持・管理・更新経費や巡回型の行政サービスに係る経費等を指す。	
	クロスセクター効果(分野別代替費用と財政支出の差額)	★分野別代替費用ー財政支出	当該地域公共交通を廃止した際に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用(A)と、運行に関して行政が負担している財政支出(B)を比較することで算出。クロスセクター効果=A-B クロスセクター効果がプラスであれば、地域公共交通への補助金等は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効率的な支出」とであると判断することができる。	

※	使用データ例の凡例
●	自治体の取組実績値データ
○	関係機関、事業者の取組実績値データ
★	統計データ、基礎調査データ
◆	独自調査が必要なデータ

表 3-4 評価指標の計測に使用するデータ例（アウトカム指標）

	分野	整理	使用するデータ例※	補足
アウト プット 指標	歩行者 自転車	自転車、歩行者優先街路等の整備箇所数・延長・整備率	●実績値	
	公共交通	PTPS導入、優先レーン整備などの改良を行った公共交通路線の延長・整備率	●実績値	
		路線バスの運行頻度・運行距離	○バス事業者等の実績値	
		路線バス同士の接続便数(幹線系統とフィーダー系統等)	○バス事業者等の時刻表・実績	
		バスロケーションシステムの整備箇所数・整備率	●実績値	
		バス停の整備済箇所数・整備率	●実績値	
		乗継拠点、駅前広場の整備箇所数	●実績値	
	バリアフリー化箇所数、率(車両、施設)	●実績値	車両のバリアフリー化はノンステップバス導入等。	
	道路 自動車	都市計画道路、幹線道路等の整備箇所数・延長・整備率	●実績値 ★都市計画調査	
		電線類地中化道路の整備箇所数・延長・整備率	●実績値	
		踏切箇所数・廃止箇所数	●実績値	
		IC箇所数・アクセス時間	●IC箇所数:実績値 ◆アクセス時間:ETC2.0データ等	
	駐車場 駐輪場	フリンジ駐車場、集約駐車施設の設置箇所数・収容可能台数	●実績値	
		自転車駐輪場数・収容可能台数	●実績値	
		タクシーの乗降場・待機場所数	●実績値	
		P&Rなどの乗継拠点に設置された駐輪・駐車場の数	●実績値	
	シェアモビ リティ	シェアモビリティポート数・運用台数	○シェアモビリティ運営会社の実績値	カーシェアリングやバイクシェアリング、シェアサイクル等のシェアモビリティのポート数や運用台数を指す。
	環境	EV及び低公害車の数・割合	○新車登録実績(運輸局保有)	
EV用電気スタンド、水素ステーションの設置数		●実績値		
物流	街路樹の本数・緑被率	●実績値		
	荷捌きスペースの整備箇所数	●実績値		
その他	地域における生活交通に関する取組の数、生活交通に関する協議会等の組織率	●実績値		

※	使用データ例の凡例
●	自治体の取組実績値データ
○	関係機関、事業者の取組実績値データ
★	統計データ、基礎調査データ
◆	独自調査が必要なデータ

<事例> 評価指標の設定に関する海外事例

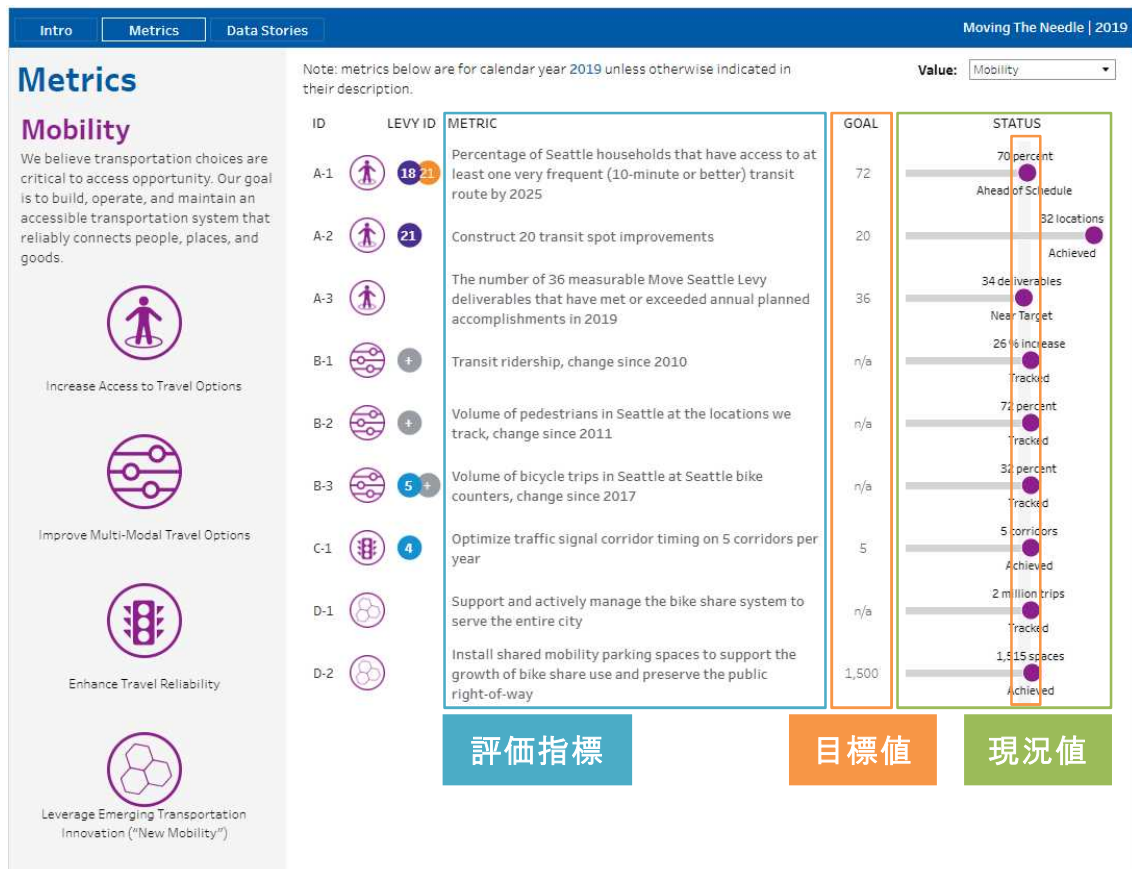
● 広い視点からの評価指標の設定及び市民への公開：シアトル

- ・ 歩行者、公共交通、シェアモビリティ、物流の視点から、様々な評価指標を採用している。
- ・ シアトルでは担当部局のホームページにおいて、評価指標の内容や目標値、現況値を公開している。目標値に対する現況値が一目瞭然であるほか、評価指標に関するイラストを使用する等、市民にわかりやすい説明となっており、施策実施による効果発現の説明力を果たしていると考えられる。

【評価指標例】

評価視点	評価指標
歩行者	歩道等の公共的空間で滞留している人口
公共交通	交通結節点の改良箇所数
	高頻度（10分に1本以上）で運行する公共交通にアクセス可能な世帯数の割合
シェアモビリティ	シェアモビリティのポート数
物流	荷捌きスペースの整備箇所数

【市民への公開】



出典：MOVING THE NEEDLE (2021)、Seattle Department of Transportation

(2) 数値目標の設定

戦略目標を定量的に示す評価指標を選定したら、その目標値となる「数値目標」を設定する。

数値目標の選定、設定は地方公共団体等が自ら行うこととするが、以下の点に留意すべきである。

- ① 指標の定義を明示する
- ② 目標値の設定方法を選択する

①指標の定義を明示する

数値指標を設定する際には、例えば、CO₂排出量を指標として設定する場合等では、CO₂排出量の算出基礎となる交通機関別のエネルギー消費量の計測方法、エネルギー消費量からCO₂排出量を算出する方法・原単位などを、データの出典元を含め明らかにする必要がある。

②目標値の設定方法を選択する（目標設定型による目標値／推計による目標値）

数値目標を定める場合には、ア) 目標設定重視（バックキャスト）、イ) 推計重視（フォアキャスト）の二つの考え方がある。

ア) 目標設定重視で数値目標を定める場合

目標値設定の根拠としては、国や県の目標値を参考にする場合や持続可能性を考えれば自明なもの、市民の明確な合意形成の元で数値が定められる場合がある。総合計画等の上位計画、関連計画で目標値が定められている場合には、これに合わせることを望ましい。このため、目標値の設定にあたっては関連部局との調整を行うことが大切である。

イ) 推計重視で数値目標を定める場合

交通量予測等の手法を用いて推計に一定の根拠を与えることが望ましい。ただし、指標によっては、過大な作業が必要となる場合も考えられ、数値目標設定のための作業量に留意することが大切である。また、数値目標を定める際、評価指標値の過去の傾向を把握し分析しておくことが大切である。

<事例> 戦略目標の設定事例

● 戦略目標から数値目標までを一連に対応づけている事例：多治見市

・ 将来都市像から戦略目標（戦略ビジョン）を定め、戦略ビジョンを達成するための方針と施策を設定し、それら进行评估するための評価指標と数値目標を設定している。戦略目標から数値目標まで一連の整合が図れている。

戦略のビジョン	ビジョンを達成するための方針	具体的な対応策	数値目標/参考数値
【ビジョン①】 自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系	1 郊外地域（団地等）と中心市街地をつなぐ基幹交通づくり	路線バスの運行改善/新たな運賃制度の導入/ノンステップ車両等の導入/安全なバス停環境の確保・バス停周辺のバリアフリー化/路線バスと連携した利用促進策の実施/コミュニティバス郊外線の運行改善	【数値目標①】 自動車分担率
	2 郊外地域（団地等）と地域拠点をつなぐ地域内交通づくり	郊外団地等における地域内交通の導入（社会実験）/路線バスの乗継に配慮した地域内交通の運行/地域住民と事業者の連携による利用促進策の実施/新たな移動手段の確保	
	3 中心市街地を快適に移動できる公共交通づくり	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し/バス待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/地域住民と連携した企画切符等の導入	
	4 便利で快適に乗り継ぎできる交通結節点づくり	集約拠点の整備/駅前ロータリーの整備/駅のバス待合所整備/主要バス停の待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/公共交通案内の設置/バスロケーションシステムの導入/サイクル&バスライド駐輪場の整備/パーク&ライド駐輪場の整備	
	5 低炭素社会に対する市民の意識づくり	通勤・通学者に対する意識啓発活動の実施/公共交通に対する意識向上を目指したイベント開催	
【ビジョン②】 まちの賑わい創出を支える交通環境	1 郊外地域（団地等）と中心市街地をつなぐ基幹交通づくり	路線バスの運行改善/新たな運賃制度の導入/ノンステップ車両等の導入/安全なバス停環境の確保・バス停周辺のバリアフリー化/路線バスと連携した利用促進策の実施/コミュニティバス郊外線の運行改善	【数値目標②】 多治見駅における公共交通（路線バス、コミュニティバス）の乗降人数
	2 郊外地域（団地等）と地域拠点をつなぐ地域内交通づくり	郊外団地等における地域内交通の導入（社会実験）/路線バスの乗継に配慮した地域内交通の運行/地域住民と事業者の連携による利用促進策の実施/新たな移動手段の確保	
	3 中心市街地を快適に移動できる公共交通づくり	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し/バス待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/地域住民と連携した企画切符等の導入	
	4 便利で快適に乗り継ぎできる交通結節点づくり	集約拠点の整備/駅前ロータリーの整備/駅のバス待合所整備/主要バス停の待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/公共交通案内の設置/バスロケーションシステムの導入/サイクル&バスライド駐輪場の整備/パーク&ライド駐輪場の整備	
	7 来訪者でも迷わず利用できるわかりやすい公共交通づくり	情報提供ツールの導入/観光用の新たな移動手段の導入/公共交通案内の整備/観光用レンタルサイクルの導入	
【ビジョン③】 だれもが安全・快適に移動できる交通環境	5 交通渋滞を緩和する道づくり	都市計画道路（環状道路等）の整備/渋滞差地点の改良	【数値目標③】 交通事故発生件数
	6 だれもが安全で快適に移動できる道づくり	都市計画道路の整備による歩道設置/道路のバリアフリー化/自転車走行帯の確保/ゾーン速度規制等の導入やハンプ設置等による抜け道対策/カラー舗装、グリーンベルト設置による歩行者通行帯の確保	【数値目標④】 交通安全対策や歩道などの整備に対する満足度 【参考指標④】 平均旅行速度 【参考指標⑤】 渋滞解消のための道路整備に対する満足度

■ 総合交通戦略における数値目標

指標	平成25年度 (現在)	平成31年度 (中間年次)	平成35年度 (目標年次)	対応するビジョン
【数値目標①】 自動車分担率 (資料: 中京都市圏パーソナルリップ調査)	72.5%	71.9%	68.5%	【ビジョン1】 自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系
【参考指標①】 鉄道の乗車人数 (資料: 東海旅客鉄道(株))	約6,218,000人/年 (H24年度)	-	-	
【数値目標②】 多治見駅におけるバス（路線バス、コミュニティバス）の乗降人数 (資料: 乗降調査)	約5,300人/日	約5,400人/日	約5,400人/日	【ビジョン2】 まちの賑わい創出を支える交通環境
【参考指標②】 路線価 (資料: 国土庁)	50,000円	-	-	
【参考指標③】 観光入込客数（資料: 岐阜県観光レクリエーション動態調査）	約686,000人 (H24年度)	-	-	
【数値目標③】 交通事故発生件数 (資料: 多治見市)	約500件/年	約480件/年	約460件/年	【ビジョン3】 だれもが安全・快適に移動できる交通環境
【数値目標④】 交通安全対策や歩道などの整備に対する満足度 (資料: 市民意識調査)	-0.49pt (H24年度)	-0.20pt (H30年度)	0.00pt (H34年度)	
【参考指標④】 平均旅行速度 (資料: 道路交通センサス)	約26.8km/h 他 (H22年度)	-	-	
【参考指標⑤】 渋滞解消のための道路整備に対する満足度 (資料: 市民意識調査)	-0.79pt (H24年度)	-	-	

出典：多治見市総合交通戦略（H26.3）、多治見市

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：数値目標を設定する場合、配慮すべき事項は？

A：総合交通戦略導入都市の実態から以下の通り整理した。

- ・PT調査に基づく分担率を数値目標に設定する場合、10年に一度しか確認することができないことから、他のデータにより数値目標を設定する必要性が指摘され、市総合計画や都市計画マスタープランや地域公共交通総合連携計画等で示された目標、指標、数値目標を準用して対応している。
- ・PTやセンサス等隔年実施データを毎年簡易に測定推計する手法を検討している例がある。
- ・既存データを利用する理由として、道路交通センサスの結果や各種白書等から引用できる数値を指標とすることで、将来の新たな実態調査やデータ整理にかかる費用を軽減している。
- ・短期施策事業は、概ねスケジュール通り進んでいるが、短期施策事業の実施が、すぐに数値目標に結びつかないことから、まずは活動指標を把握しながら、最終的に成果指標に結び付けていく。

3-4 総合交通戦略策定時の利用データ

(1) 都市圏パーソントリップ調査を有効に活用する

都市圏パーソントリップ調査（以下、「都市圏PT調査」という。）は対象地区の人々の移動特性を把握する調査であり、ゾーンの発生集中交通量、ゾーン間のOD交通量、交通手段及び交通目的別の交通量などについて一定の精度を確保された交通実態調査である。

また、現状分析や将来予測も含めて手法が確立されていることから、総合交通戦略では都市交通の喫緊の課題、取り組むべき動機等の明確化や前述した「戦略目標」に関する指標の作成、目標値の設定に活用することが可能である。

① パーソントリップ調査の活用の可能性

パーソントリップ調査（以下、単に「PT調査」という。）は、目的、対象エリア、調査規模・精度から、表3-5のように分類される。このうち、都市圏PT調査は、主に、20年後の将来を目標とした総合的な都市交通計画のマスタープランを策定することを目的として実施されるものである。

都市圏PT調査は、ゾーンの発生集中交通量、ゾーン間のOD交通量、交通手段及び交通目的別の交通量などについて一定の精度を確保された交通実態調査であることが特徴の一つである。同時に、現状分析や将来予測等の手法が確立されていることも重要である。

総合交通戦略では都市交通の課題や取り組む動機の明確化や前述した「戦略目標」を示す指標の検討、数値目標の設定に活用することが期待される。

特に、「戦略目標」の設定においては目標を説明する指標の数値化や目標値の設定があるが、ここでは、「交通の実態」とともに「交通の質」に注目する必要がある。人の移動に関する指標については都市圏PT調査データをに基づいて作成することが可能である。しかし、例えば、「満足度」のように都市圏PT調査では捉えることができない限界性もあり、他の調査を併用しながら活用していくことが必要となる点に留意する必要がある。

こうした観点を踏まえ、総合交通戦略での活用にあたっては、「交通の実態」とともに「交通の質」に注目し、次の2点に留意しながら活用していくことが望ましい。

○公共交通利用者数、自動車交通量や混雑状況等の情報整理

- 都市圏P T調査と併せて、市民意識調査等により地域の人々の生活に着目して、生活者の視点で地域の交通実態を明らかにしておくこと、すなわち、「交通の質」についても明らかにすること

表 3-5 P T調査の分類

大分類	小分類	概要
P T調査 （居住者を対象に、ある一日のトリップを把握する実態調査で、出発地・到着地の場所、時刻や移動の目的、手段及び個人や世帯の属性を把握するもの。）	全国都市交通特性調査（全国P T調査）	複数の全国の都市（市単位）を対象として、国土交通省が概ね5年に一度行うP T調査で、標本率は一都市あたり500世帯となる。
	都市圏P T調査	日常生活を営む圏域を調査対象とする都市圏として設定し、県、関係地方公共団体等関係機関からなる協議会が行うP T調査で、標本率は総合都市交通体系調査の手引き（案）に基づき設定され、概ね2～10%程度となる。従来はこちらをP T調査と称する場合が多かったが、本手引きでは都市圏P T調査とする。
特定目的実態調査 （特定目的P T調査、日常交通の実態調査、選好意識調査を総称したもので、ある特定の課題を解決するための個別目的に適合した交通実態調査。 手法として全国P Tアドオン調査として実施する場合も考えられる。 注）全国P T調査で行う500世帯に加えて、各都市独自でサンプルや調査項目を追加するなどして行う調査。）	特定目的P T調査（特定地域限定型、全域小サンプル型）	特定地域限定型 都市内の特定地区における計画や施策の検討のために地方公共団体が行うP T調査で、対象施策が影響する範囲等に特定して行うものであり、標本率はその課題に応じて設定される。地方公共団体が補助調査を活用するなどして独自に行う場合と全国P Tアドオン調査によって行う場合がある。特定目的P T調査については、ミニP T調査とも称する。 特定目的P T調査（全域小サンプル型） 都市もしくは複数の都市における計画や施策を概略検討するために地方公共団体が行う小サンプルのP T調査で、標本率はその課題に応じて設定される。地方公共団体が補助調査を活用するなどして独自に行う場合と全国P Tアドオン調査によって行う場合がある。特定目的P T調査については、ミニP T調査とも称する。
	日常交通の実態調査	コミュニティバス等の施策対象地域が狭い場合や、駅間・バス停間隔の短い路線といった日常交通の施策検討のために、対象地域の居住者や交通機関利用者を対象として行う実態調査。
	選好意識調査	施策実施後に利用すると想定される人々を対象に、ルートやサービス水準（運行ダイヤ、運賃等）に対する利用意向を把握する調査。
その他既存の交通データ	道路交通センサス 大都市交通センサス その他交通実態調査 事業者等が所有する利用者数データ等	

資料：『都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き』（平成22年7月、国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室）、p4、7に基づき作成。

②総合交通戦略策定都市における関連データの利用実態

すでに総合交通戦略を策定した都市がどのようなデータを使用したかをアンケートによって明らかにした。

回答のあった都市62都市において利用したデータは、P T調査が最も多く、49都市で使用されている。(表3-6参照)

次に、10都市以上で使用されたデータをみると、以下の通りである。

ア) 既存調査・資料

P T調査(都市圏)

国勢調査(人口、通勤通学交通手段)

道路交通センサス

公共交通利用状況(各種交通機関の利用者数)

市民意識・ニーズ把握調査(既存)

イ) 実施調査

交通量調査(自動車、歩行者・自転車)

市民意識アンケート調査

③間隔があいているデータを補完する方法

都市圏P T調査や道路交通センサスなどを用いて評価指標を作成するにあたり、既存調査データでは対応できない場合がある。例えば、経年データの入手が困難な場合や人の移動や自動車などの動きなどを的確に捉えるデータがない場合が考えられ、こうした対応として隔年実施データを簡易に測定推計する手法が有効である。

総合交通戦略の評価指標は、都市圏P T調査データや道路交通センサスデータを用いて作成する機会が多い(表3-6参照)。都市圏P T調査の実施は、ほぼ10年間隔で予定されている場合が多く、また、道路交通センサス自動車起終点調査は6年ごとに実施されている。このため、戦略PDCAにおけるチェック時期と整合しない場合が考えられ、入手可能なデータにより補完する必要がある。

補完作業に必要なデータは、地方公共団体が所有する人口データ、交通事業者の輸送実績及び市民アンケート等が考えられる。

この時、評価指標の作成にあたっては、都市圏P Tデータの分析により、例えば、交通手段別分担率であれば、全体、年齢階層別等の属性別に作成しておくことで補完データとの関係性を持たせることが重要である。

表 3-6 戦略で利用しているデータ

		62都市(地区)で使用した資料出現頻度	
人口推計	国立社会保障 人口問題研究所推計データ	3	
	国勢調査(人口、通勤通学交通手段)	15	
指定統計	事業所企業統計調査(従業者人口)	1	
	商業統計、大規模小売店総覧(店舗の立地動向)	5	
PT関連	PT調査	49	
	全国PT調査	2	
	通勤通学PT調査及び全国PTへのアドオン調査実施	1	
	大都市交通センサス	2	
自動車交通 関係機関	物流流動調査	1	
	道路交通センサス	34	
	公共交通の利用状況(各種交通機関の利用者数など)	19	
	鉄道会社資料(乗車人数、運行本数推移)	8	
	旅客輸送分担率等運輸統計データ	2	
	都市計画基礎調査(都市計画道路改良率)	4	
	都市計画基礎調査(その他)	3	
	都市計画年報	2	
	県警資料(免許保有率、事故件数)	8	
	市統計書(経済・観光・環境など市の関係部局データ)	9	
	バスICデータ(国総研)	1	
	CO2排出量(環境省)	2	
	福祉輸送実態把握調査	1	
	独自調査	交通量調査(自動車等)	10
交通量調査(歩行者・自転車等)		12	
渋滞調査		4	
市民意識アンケート調査		25	
事業所アンケート調査		4	
中心市街地等歩行者自転車アンケート調査		7	
自転車利用者アンケート調査		5	
公共交通(バス等)利用者アンケート調査		6	
公共交通(バス等)運行実態調査		2	
公共交通(バス等)利用実態調査		5	
自転車利用者アンケート調査		1	
関係機関ヒアリング		2	
駐車場利用者アンケート調査		2	
荷さばき状況調査		1	
端末物流流動関係調査		1	
駐車場、自転車駐車場等利用実態調査		5	
パブリックコメントの反映		1	
基礎調査	1		
既存資料等	既存資料(市民意識・ニーズ把握調査等)	17	
	既存資料(総合交通体系調査・都市交通マスタープラン等)	7	
	既存資料(都市計画マスタープラン)	2	
	既存資料(新交通システム導入基本計画)	1	
	既存資料(駐車場整備状況)	2	
	既存資料(地域公共交通連携計画)	1	
	既存資料(交通量、渋滞状況等調査)	5	
	既存資料(公共交通利用者データ)	1	
	既存資料(歩行者・自転車等)	3	
	既存資料(関連調査資料)	8	
既存資料(企業アンケート)	1		

資料:H22.2 に実施したアンケート調査結果に基づき作成

(2) 既存データを活用（都市圏P T調査が利用できない場合）

P T調査を利用しないで総合交通戦略を策定する場合は、「大都市交通センサス」、「道路交通センサス」等の既存の他の交通量調査や交通事業者による公共交通の利用状況調査、国勢調査等の指定統計や市民意識調査等、地方公共団体が計画策定や統計資料として実施、蓄積した調査資料などを活用することが望ましい。

①都市圏P T調査以外の調査・資料の活用

都市圏P T調査は調査実施の間隔が長いいためデータが古くなっているものや、また、都市圏によっては実施していない等、利用できないケースがある。総合交通戦略では多くの都市でP T調査（都市圏）を活用しているが、必ずしもP T調査がないと総合交通戦略を策定できないというわけではない。

また、総合交通戦略の目標指標を設定するにあたり、市民の満足度や交通指標であっても、歩行者交通量、自転車交通量等特定地区の道路指標はP T調査で把握することはできない。

表3-7は総合交通戦略で主に用いられる評価指標を作成するために必要な資料と都市圏P T調査、特定目的P T調査を用いて指標を作成する方法及び留意事項を示したものであり、都市圏P T調査では説明できない指標があることを示している。

これらの場合は、道路交通センサス等の他の調査の利用や必要な交通実態調査、市民アンケート調査を実施することが必要である。

表 3-7 総合交通戦略において主に用いられている評価指標と必要データ

	評価指標候補	算出に必要な主なデータ	都市圏PT調査で算出可能性	特定目的PT調査 (全域小サンプル型)での算出可能性	特定目的PT調査 (特定地域限定型)で算出可能性		
交通	全手段	①手段別分担率(代表、通勤通学等)	・国勢調査(通勤通学のみ)	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の分担率が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の分担率が算出可能である。	特定地域の全域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別の分担率が算出可能である。	
		②手段別の市民満足度	・市民意識調査	-	-	-	
	歩行者	③中心部歩行者数(主要断面歩行者数、一人平均移動距離、滞在時間)	・歩行者交通量 ・道路交通センサス ・歩行者交通実態調査 ・歩行者回遊実態調査	-	-	-	
		④高齢者、移動弱者の外出率	・日常交通の実態調査	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の外出率が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の外出率が算出可能である。	特定地域の全域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別の外出率が算出可能である。	
	自転車	⑤自転車利用者(主要断面利用者数、台キロ、一台平均移動距離)	・自転車交通量調査 ・道路交通センサス ・自転車利用実態調査	-	-	-	
	自動車	⑥自動車による拠点等への一定時間以内のアクセス可能圏域、時間(中心部、公共施設、高次医療施設、IC、空港、新幹線駅等)	・道路交通センサスOD表の交通量配分による推計	【PT調査の集計値を用いる場合】 粗ゾーン間、細ゾーン間の平均所要時間が算出可能である。 ただし、以下の点から算出値の使用には注意が必要である。 ・ゾーン面積が大きくなるにつれて、同一OD間における出発地と到着地の位置にバラツキが大きくなることから平均所要時間の分散値が大きくなり、平均所要時間の精度が低くなる可能性がある点 ・ゾーン面積が小さくなるにつれて同一OD間のサンプルが少なくなることから平均所要時間の分散値が大きくなり、平均所要時間の精度が低くなる可能性がある点 ・調査票に記入された所要時間が5分刻みや10分刻みになっている場合があり、実際の所要時間との差が生じてしまう点 【交通量配分の結果を用いる場合】 粗ゾーン間、細ゾーン間の平均所要時間が算出可能である。	粗ゾーン間の平均所要時間が算出可能である。	-	
		⑦自動車交通量(主要断面、都心流入部、ピーク時)	・自動車交通量観測調査 ・道路交通センサス	リンク別交通量の算出が可能である。	リンク別交通量の算出が可能である。	-	
		⑧道路混雑度	・道路交通センサス	リンク別道路混雑度が算出可能である。	リンク別道路混雑度が算出可能である。	-	
		⑨走行速度(平均、混雑時等)	・道路交通センサス	リンク別平均走行速度が算出可能である。	リンク別平均走行速度が算出可能である。	-	
		⑩走行台キロ	・道路交通センサス	リンク別走行台キロが算出可能である。	リンク別走行台キロが算出可能である。	-	
		⑪渋滞損失時間	・道路交通センサスOD表の交通量配分による推計	リンク別渋滞損失時間が算出可能である。	リンク別渋滞損失時間が算出可能である。	-	
		⑫平均乗車人員	・道路交通センサス	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の平均乗車人数が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の平均乗車人数が算出可能である。	特定地域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別の平均乗車人数が算出可能である。	
		⑬中心市街地のフリンジパーク利用率	・日常交通の実態調査	-	-	-	
		⑭公共交通カバーエリア内人口	・人口データ(国勢調査等)	-	-	-	
		公共交通	⑮バス利用者数	・公共交通事業者データ ・市町村統計	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別のバス利用者数が算出可能である。	全市、粗ゾーン別のバス利用者数が算出可能である。	-
	⑯バスのサービス水準(運行速度、運行頻度、運賃、所要時間、定時性)		・公共交通事業者データ ・時刻表	-	-	-	
	⑰路面電車、鉄道利用者数(駅、パーク&ライド)		・公共交通事業者データ ・市町村統計	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の路面電車、鉄道利用者数が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の路面電車、鉄道利用者数が算出可能である。	-	
	MM		⑱モビリティ・マネジメント対象者数	・独自調査(特定目的PT調査・コミュニケーションアンケートを行った後の事後調査)	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別のモビリティ・マネジメント対象者数が算出可能である。	全市、粗ゾーン別のモビリティ・マネジメント対象者数が算出可能である。	特定地域、特定地域の粗ゾーン別、細ゾーン別のモビリティ・マネジメント対象者数が算出可能である。
	環境	排出量	⑲CO ₂ 排出量(自動車排出量、市民一人当たり)	・道路交通センサスOD表の交通量配分による推計	【PT調査の集計値を用いる場合】 粗ゾーン間、細ゾーン間のCO ₂ 排出量が算出可能である。 【交通量配分の結果を用いる場合】 リンク別のCO ₂ 排出量が算出可能である。	粗ゾーン間のCO ₂ 排出量が算出可能である。	特定地域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別のCO ₂ 排出量が算出可能である。
			⑳COレベル、NO _x レベル、PMレベル	・環境省定点観測	-	-	-
騒音		㉑騒音レベル	・環境省定点観測	-	-	-	

資料：都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き(平成22年7月)国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室、p69

②既存都市におけるP T調査を利用しない事例

P T調査を実施していない地域や実施していてもデータが古い場合等の理由で、P T調査を利用していない都市が策定62都市のうち13都市あった。(表3-8参照)

これら13都市(地区)で使用したデータの組み合わせを見ると、交通関係のデータとして「大都市交通センサス」、「道路交通センサス」及び交通事業者が有するデータを用いている。また、独自調査として歩行者・自転車交通量、公共交通利用者アンケート調査等と組み合わせることで総合交通戦略を策定している。その他使用頻度の高いデータは次の通りである。(表3-9参照)

ア) 既存調査・資料

道路交通センサス

市民意識・ニーズ調査(既存)

イ) 実施調査

市民意識アンケート調査

交通量調査(自動車、歩行者・自転車)

公共交通利用実態調査

表 3-8 P T調査を使用しなかった都市（地区）別で使用したデータの組み合わせ

資料名		青森市	秋田市	横手市	石岡市	千葉市	中野区	立川市	富山市	高岡市	倉敷市	広島市	岩国市	新居浜市
人口推計	国立社会保障 人口問題研究所推計データ			●								●		
指定統計	国勢調査(人口、通勤通学交通手段)			●				●						
	商業統計、大規模小売店総覧(店舗の立地動向)							●						
交通関係機関	大都市交通センサス							●						
	道路交通センサス	●	●	●									●	●
	公共交通の利用状況(各種交通機関の利用者数など)	●									●			
	鉄道会社資料(乗車人数、運行本数推移)										●			
	旅客輸送分担率等運輸統計データ				●									
	都市計画基礎調査(都市計画道路改良率)	●						●						
	都市計画基礎調査(その他)	●						●						
	県警資料(免許保有率、事故件数)			●				●				●		
	市統計書(経済・観光・環境など市の関係部局データ)											●		
独自調査	交通量調査(自動車等)					●						●	●	●
	交通量調査(歩行者・自転車等)							●		●		●	●	
	渋滞調査													●
	市民意識アンケート調査	●	●	●	●						●	●	●	●
	事業所アンケート調査												●	
	中心市街地等歩行者自転車アンケート調査									●				
	自動車利用者アンケート調査					●								
	公共交通(バス等)利用者アンケート調査				●	●								
	公共交通(バス等)運行実態調査			●								●		
	公共交通(バス等)利用実態調査								●		●	●		
既存資料等	駐車場、自転車駐車場等利用実態調査								●		●		●	
	既存資料(市民意識・ニーズ把握調査等)				●				●		●			
	既存資料(総合交通体系調査・都市交通マスタープラン等)									●				
	既存資料(都市計画マスタープラン)								●					
	既存資料(駐車場整備状況)	●												
	既存資料(地域公共交通連携計画)					●								
	既存資料(交通量、渋滞状況等調査)		●											
既存資料(公共交通利用者データ)				●										
既存資料(関連調査資料)										●			●	

表 3-9 PT調査を使用しないで策定した戦略で利用しているデータ

		PT調査を使用していない13都市(地区)で利用した資料出現頻度										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
人口推計	国立社会保障 人口問題研究所推計データ	2										
	国勢調査(人口、通勤通学交通手段)	2										
指定統計	事業所企業統計調査(従業者人口)	0										
	商業統計、大規模小売店総覧(店舗の立地動向)	1										
PT関連	PT調査	0										
	全国PT調査	0										
	通勤通学PT調査及び全国PTへのアドオン調査実施	0										
	大都市交通センサス	1										
自動車交通関係機関	物資流動調査	0										
	道路交通センサス	5										
	公共交通の利用状況(各種交通機関の利用者数など)	2										
	鉄道会社資料(乗車人数、運行本数推移)	1										
	旅客輸送分担率等運輸統計データ	1										
	都市計画基礎調査(都市計画道路改良率)	2										
	都市計画基礎調査(その他)	2										
	都市計画年報	0										
	県警資料(免許保有率、事故件数)	3										
	市統計書(経済・観光・環境など市の関係部局データ)	1										
	バスICデータ(国総研)	0										
	CO2排出量(環境省)	0										
	福祉輸送実態把握調査	0										
	独自調査	交通量調査(自動車等)	4									
交通量調査(歩行者・自転車等)		4										
渋滞調査		1										
市民意識アンケート調査		8										
事業所アンケート調査		1										
中心市街地等歩行者自転車アンケート調査		1										
自転車利用者アンケート調査		1										
公共交通(バス等)利用者アンケート調査		2										
公共交通(バス等)運行実態調査		2										
公共交通(バス等)利用実態調査		3										
自転車利用者アンケート調査		0										
関係機関ヒアリング		0										
駐車場利用者アンケート調査		0										
荷さばき状況調査		0										
既存資料等	端末物流流動関係調査	0										
	駐車場、自転車駐車場等利用実態調査	1										
	パブリックコメントの反映	0										
	基礎調査	0										
	既存資料(市民意識・ニーズ把握調査等)	3										
	既存資料(総合交通体系調査・都市交通マスタープラン等)	1										
	既存資料(都市計画マスタープラン)	1										
	既存資料(新交通システム導入基本計画)	0										
	既存資料(駐車場整備状況)	1										
	既存資料(地域公共交通連携計画)	1										
	既存資料(交通量、渋滞状況等調査)	1										
	既存資料(公共交通利用者データ)	1										
	既存資料(歩行者・自転車等)	0										
	既存資料(関連調査資料)	2										
既存資料(企業アンケート)	0											

資料：H22.2に実施したアンケート調査結果に基づき作成

(3) 必要に応じた独自の調査の実施

総合交通戦略では、特定の目標（戦略）を設定して、5年～10年間に実施する事業や施策を対象として交通計画を立案する場合で、目標の設定、事業・施策の検討、効果分析に特化した機動的で効果的な実査を行う場合などが考えられる。

こうした場合の調査は、計画や施策の分析・評価の詳細さに合わせてサンプル率（標本率）を粗くする調査や対象地域を限定して、交通実態調査を行う「特定目的PT調査」を実施、活用することが可能である。

また、地区交通戦略（第5章に記載）のように、民間の動きに合わせ、空間の使い方に着目した施策を検討する場合は、スマート・プランニングの手法を活用することも考えられる。

①特定目的PT調査（ミニPT調査）の活用

特定目的PT調査とは、都市、複数の市区町村、広域の区域もしくは都市内の特定の地区における計画や施策の検討のために、地方公共団体が行うPT調査である。また、都市圏PT調査の対象範囲ではない地域で実施する場合や都市圏PT調査の中間年で補完する場合に実施されるものである。

特定目的PT調査は、二つに分類され、検討を行う計画や施策に応じて、選択する必要がある。

全域小サンプル型：調査対象地域を市区町村全域とし、計画や施策の分析・評価の詳細さに合わせてサンプル率（標本率）を粗くする調査で広範囲に調査票を配る

特定地域限定型：調査対象を特定の地域に絞って集中的に調査票を配る

なお、具体的な調査方法や調査内容、調査の進め方、拡大処理等のデータ整備方法等については、都市圏PT調査と同様であり、詳細は以下の文献を参考にされたい。

参考文献：国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室監修、財団法人計量計画研究所編著、総合都市交通体系調査の手引き解説書 2007年版、p27～39、2007年10月

②特定の施設に対する現況把握、特定目的PT調査を活用した評価指標の算出

特定の施策に対する現状把握や分析において特定目的PT調査等を活用することが可能である。これらを活用方法や評価指標の算出するにあたって、実務上の参考として活用することを踏まえて、「代表的な五つの都市交通施策の

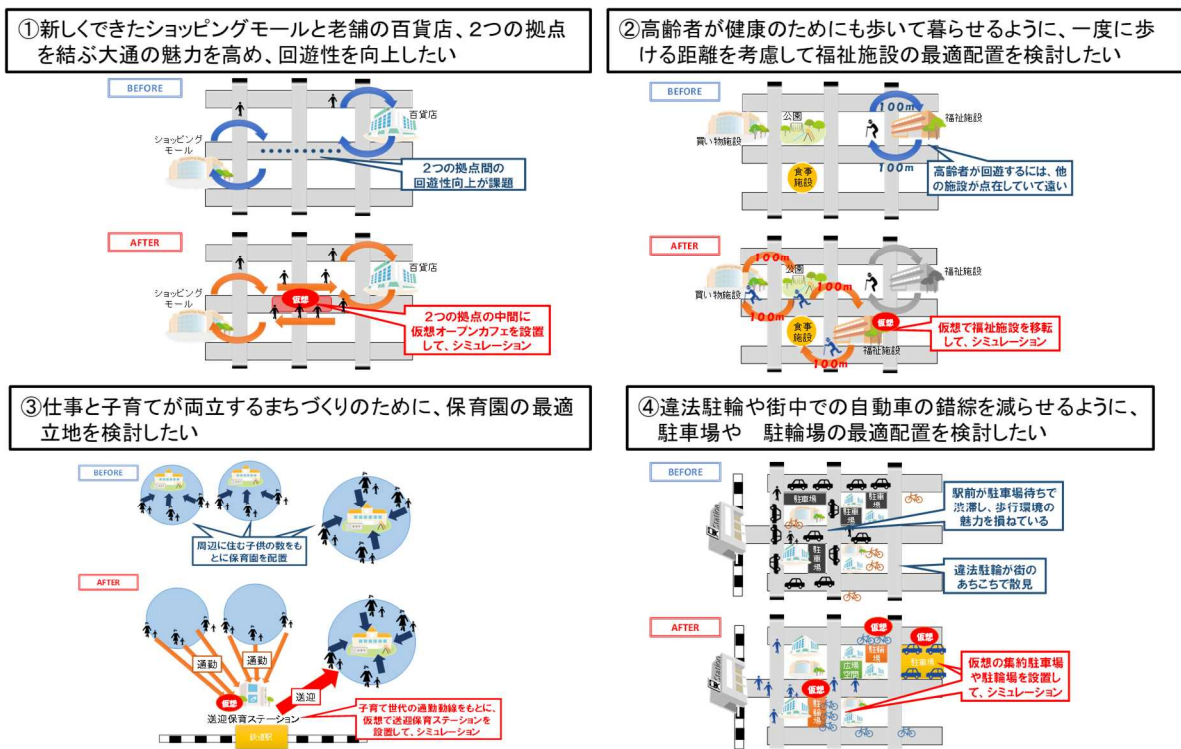
導入・検討に対し、現状を把握するにあたっての切り口及び現状把握・分析するにあたってのポイント（表3-10参照）」を整理した。

③スマート・プランニング

都市計画運用指針の改正（平成30年7月13日付）において、都市計画制度の運用や立地適正化計画の検討等にあたり、都市の抱える課題についての客観的データの活用を図ることや、その空間分布を視覚的に把握することが有効であることから、都市計画基礎調査情報の活用や都市構造を可視化するツールの活用等に係る内容が加えられている。

スマート・プランニング実践の手引き【第二版】（平成30年9月）の中で、スマート・プランニングとは、プローブパーソンデータやWi-Fi等の個人単位の行動データをもとに「人の動きをシミュレーション」し、「施策実施の効果を予測」した上で、施設配置や空間形成、交通施策を検討する計画手法とされている。

さらには、スマート・プランニングの考え方を導入し、現状の地区の実態や地区レベルの取組効果を評価することで、行政や民間事業者がデータに裏付けられた共通認識を持った上で議論することが可能となる。



出典：スマート・プランニング実践の手引き 【第二版】

図3-7 スマート・プランニングが有効な場面

表 3-10 代表的な五つの都市交通施策の導入・検討に対し、
現状を把握するにあたっての切り口

都市交通施策	現状把握にあたっての切り口	現状把握・分析するにあたってのポイント
LRTの新規導入や延伸	公共交通サービスレベルの現状把握	公共交通サービスがいきとどいている地域であるかどうか
	鉄道駅別の端末交通手段構成比	鉄軌道駅別の端末手段構成比を把握し、鉄軌道駅へ自動車や路線バスでアクセス・イグレスが多い鉄軌道駅を把握する。鉄軌道の延伸を検討する場合、鉄軌道駅まで自動車や路線バスで多く訪れている地域へ延伸することで、自動車や路線バスからの転換交通量が想定される。
路線バスの新規導入や再編	路線バスサービスレベルの現状把握	現状の路線バスのサービスレベルを分析することで、路線バスサービスが行き届いていない地域（路線バス空白地域）を把握する。人口や交通需要が多いにも関わらず、路線バスサービスが行き届いていない地域は、路線バス導入による潜在需要が期待される。
	通勤・通学流動の把握	通勤・通学時の地域間移動者数を把握する。通勤・通学の移動が多い地域間は、路線バスを利用する潜在需要が多いと想定される。
	路線バスの利用時間帯別構成比の把握	路線バスの時間帯別構成比を算出し、路線バス需要が多い時間帯と少ない時間帯を把握する。路線バス運行ダイヤを検討する際の参考データとなる。
	路線バスの潜在需要の把握	路線バスに転換する可能性の高いトリップを把握する。 例えば、 ・徒歩・自転車・バイクが20分以上のトリップ ・65歳以上及び18歳未満の自動車同乗トリップ ・75歳以上自動車送迎トリップ等が考えられる。 潜在需要の高い地域は、路線バス導入の実現性が高い地域であると想定される。
コミュニティバスの導入	対象地域住民の公共交通へのニーズ把握	アンケートを行い、バスサービスへの不満等公共交通へのニーズを把握する。不便を感じているという回答が多い地域は、コミュニティバスの潜在需要が高いことが想定される。
	公共交通カバーエリア内人口の把握	現況の鉄道駅及びバス停から一定距離以内の地域をカバーエリアと定義する。そのエリア内に含まれる人口を算出することで、現況の公共交通カバーエリア内人口を把握する。カバーできていない地域では、公共交通の潜在需要が高いことが想定される。
	目的別出発時刻の把握	特に高齢者、非免許保有者、学生等のコミュニティバスの利用意向が比較的高いと想定される属性を対象に、目的別出発時刻分布を把握することで、コミュニティバスの需要が高い時刻帯が想定される。
	公共施設とバス路線網の関係の把握	公共施設分布とバス路線網を把握することで、公共施設に行くための公共交通サービスが不足している地域を検討することができる。
MM（モビリティ・マネジメント）	代表交通手段分担率と公共交通のサービスレベルの把握	地域別の代表交通手段別分担率と公共交通のサービスレベルよりも、公共交通のサービスレベルが高いにも係わらず、自動車の利用が多い地域を把握する。（公共交通のサービスレベルが高いことからMMの効果が高い）
都市計画道路の見直し	主要交通断面交通量の把握（OD表に基づく）	現況のOD表に基づく交通量を分析することで、交通量の多い区間を明らかにし、問題点を把握する。
	道路混雑状況の把握	道路の区間別混雑度の状況、断面別混雑度の状況を把握し、地域別の発生・集中量との比較により、発生・集中交通量が増加し、混雑度が高い地域は、道路の整備の必要性が高いと想定される。

資料：都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き、平成22年7月国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室に基づき作成

参考：プローブデータの活用

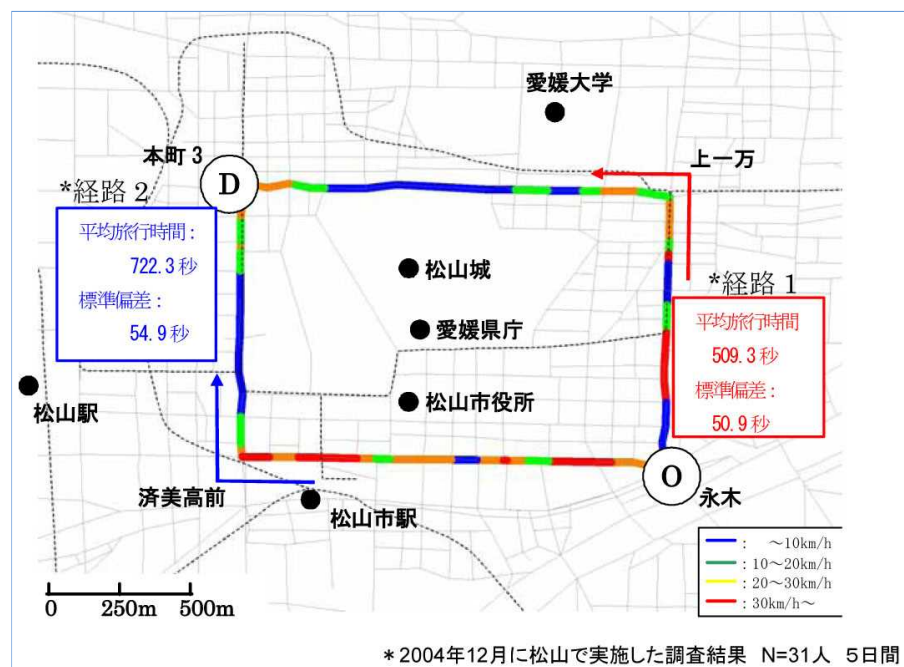
プローブデータは、GPS携帯電話等の移動通信機器を用いて、人の交通行動又は自動車の動き等のデータをリアルタイムに収集し、データベースに自動的に蓄積する調査方法で、その特徴は次の2点に集約される。

- ・複数日にわたる調査が可能（日々の交通行動の変化の把握）
- ・時系列での人の詳細な移動軌跡の把握が可能（所要時間、出発地、目的地、経路等）

プローブデータを活用する場合、トリップ目的、利用交通手段、時刻、位置等の情報を取得することにより、以下の項目を把握することができる。

- ・公共交通機関のサービス水準（所要時間・定時性）
- ・公共交通機関の結節性
- ・道路交通の円滑性（旅行速度、時間信頼性）
- ・道路の利用実態（抜け道等）
- ・駐車場の選択行動（空き駐車場探索のうろつき等）
- ・観光回遊行動商店街・ショッピングモールの訪問・回遊行動
- ・その他

このように、都市圏PT調査や道路交通センサスで把握し難いとされた、都心地区等の歩行者の行動や自転車による行動を詳細に把握することへの活用が期待される。



* 2004年12月に松山で実施した調査結果 N=31人 5日間

出典：社) 交通工学研究会プローブパーソン研究会
http://www.probe-data.jp/act/060701/060701_01.pdf

図3-8 道路のサービスレベルの観測例
(所要時間と時間信頼性/所要時間のばらつき)

(プローブデータについて)

プローブデータとは、一台一台の自動車、歩行者一人一人又は自転車利用者一人一人をセンサーとみなし、車両に搭載又は歩行者、自転車利用者が所持したプローブ機器が、車両、人、自転車等の位置、速度、その他の車両制御情報を車外の情報センターへモバイルデータ通信によって送信するデータのことである。

図3-8の松山市の例では、走行中の自動車に搭載した機器によりデータを取得し、車両の位置と時刻により、走行速度を算出したものである。

GPS 携帯電話



GPS 端末



図3-9 プローブデータを取得する機器の例

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：社会情勢を考慮した課題例と設定状況は？

A：近年の都市を取り巻く状況を踏まえると、都市課題について、下記の7項目に大別される。

表3-11 将来像の実現に向けた課題設定（例）

課題分類	具体例
①都市機能の低下	<ul style="list-style-type: none"> ・バスサービスの低下 ・鉄道、バス路線の減少 ・中心市街地の拡散
②高齢者外出機会の減少・健康悪化	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域が存在 ・脆弱な歩行者・自転車利用環境 ・交通弱者の増加
③市街地の安全性低下	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘道路 ・生活道路の未整備 ・放置自転車・路上駐車増加
④公共交通サービスの衰退	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少 ・バス路線の赤字拡大 ・一極集中型の公共交通網
⑤地域経済・活力の衰退	<ul style="list-style-type: none"> ・中心商店街の歩行者数減少 ・既存施設の老朽化 ・若年層の流出
⑥地方財政のひっ迫	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化による行政コストの増加 ・社会基盤整備費用の増大 ・市街地密度低下による都市施設の維持管理費増大
⑦エネルギー消費量・排出量の増大	<ul style="list-style-type: none"> ・モータリゼーションの進展によるCO2排出量増大 ・広域幹線道路等における道路混雑に伴う環境負荷の高まり

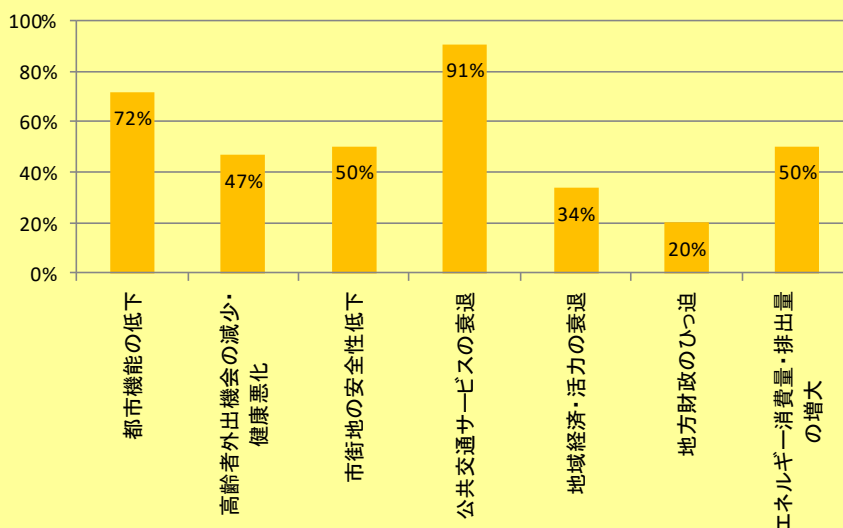
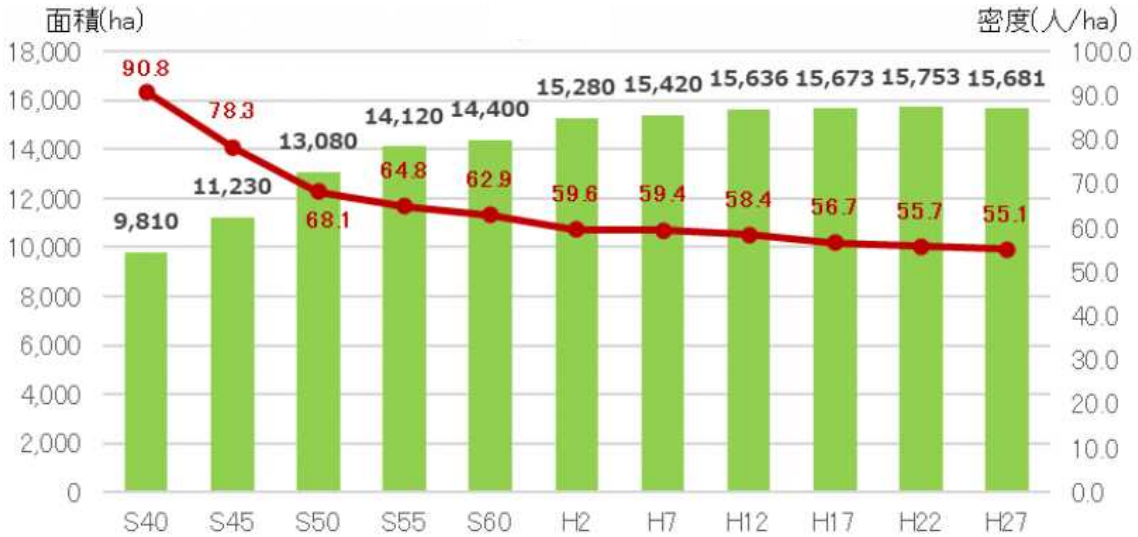


図3-10 戦略事例における課題の設定状況（H29年度末時点で策定済の総合交通戦略より集計）

<事例>都市課題の設定事例

●都市機能の低下を挙げている事例（課題分類①の例）：北九州市

・人口集中地区（D I D）の面積が増加している一方、人口減少に伴いD I D地区内の人口密度が低下していることを定量的に示し、他の政令指定都市と比較しても都市が拡散傾向にあることを課題として挙げている。

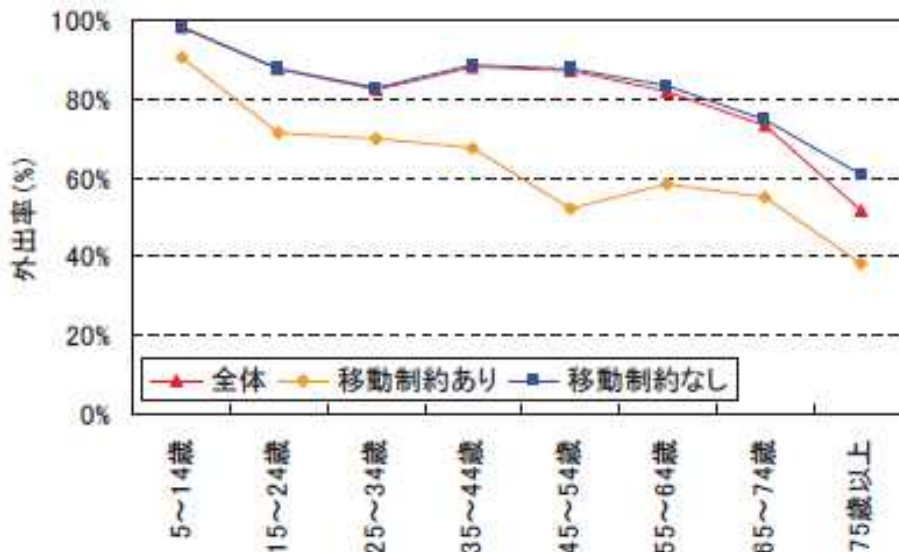


出典：北九州市環境首都総合交通戦略 北九州市地域公共交通計画（R4.3）、北九州市

<事例>都市課題の設定事例

●高齢者外出機会の減少を挙げている事例（課題分類②の例）：明石市

・パーソントリップ調査を基に年齢別、移動制約の有無別の外出率を示しており、高齢者は他の年齢層に比較して外出率が低いこと、また移動制約があるほどその傾向が強いことを課題として挙げている。



出典：明石市総合交通計画 平成 24 年度改定版（H25.3）、明石市

<事例>都市課題の設定事例

●市街地の安全性低下を挙げている事例（課題分類③の例）：刈谷市

・中心駅周辺における歩道幅員現況図から幅員が3m未満の歩道が多数点在することを示し、今後増加する高齢者等が安全・安心に移動できる交通環境の確保を目指している。

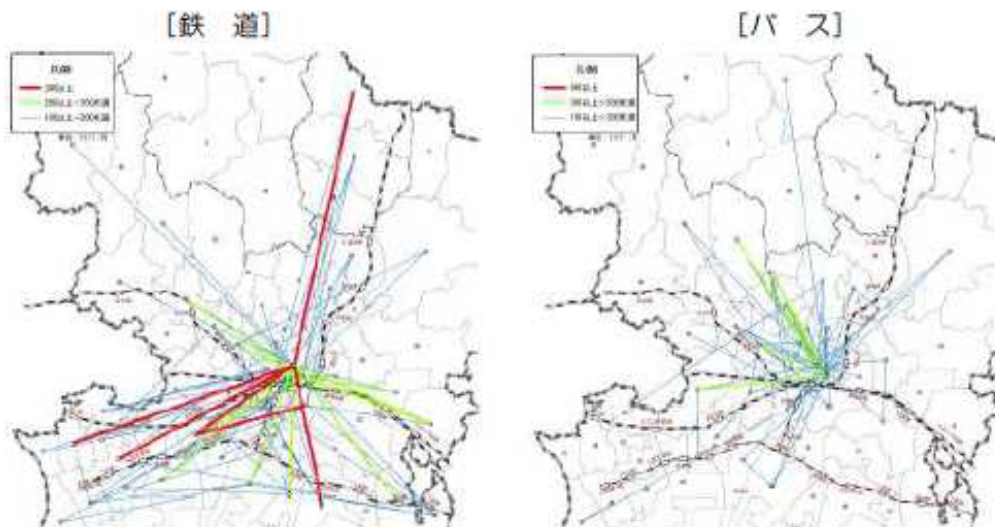


出典：刈谷市都市交通戦略（H24.6）、刈谷市

<事例>都市課題の設定事例

●公共交通サービスの衰退を挙げている事例（課題分類④の例）：姫路市

・パーソントリップ調査を基に鉄道、バス、自動車別の交通流動を示しており、中心駅への一極集中型の公共交通網では多様な目的地への移動に対する対応が難しく、自動車交通量が増大していることを課題として挙げている。

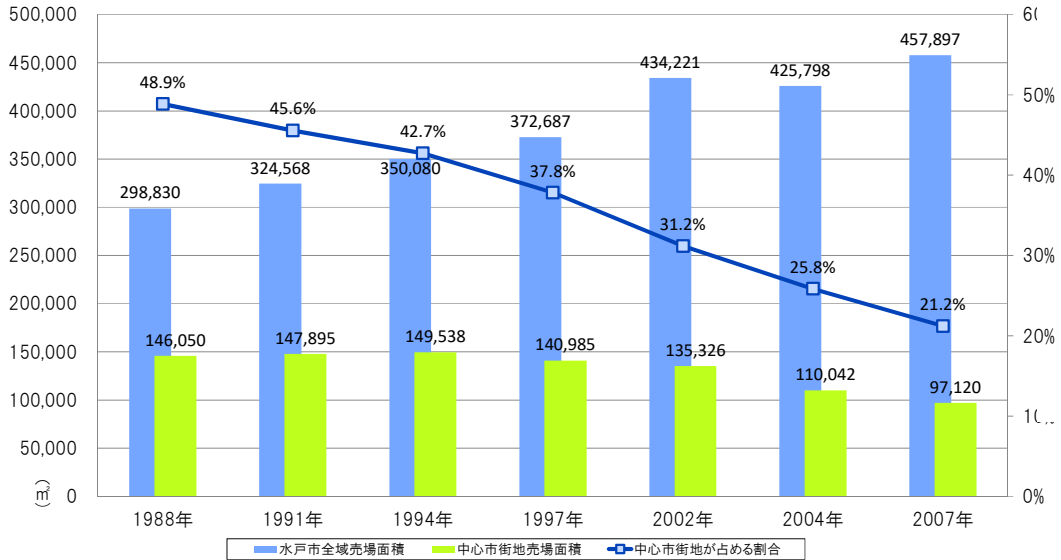


出典：公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 改訂二版（H28.3）、姫路市

＜事例＞都市課題の設定事例

●地域経済・活力の衰退を挙げている事例（課題分類⑤の例）：水戸市

・商業の状況として、中心市街地における卸売・小売の売場面積、商品販売額、従業者数が概ね減少傾向であることを示し、中心市街地の商業集積としての機能低下を課題として挙げている。

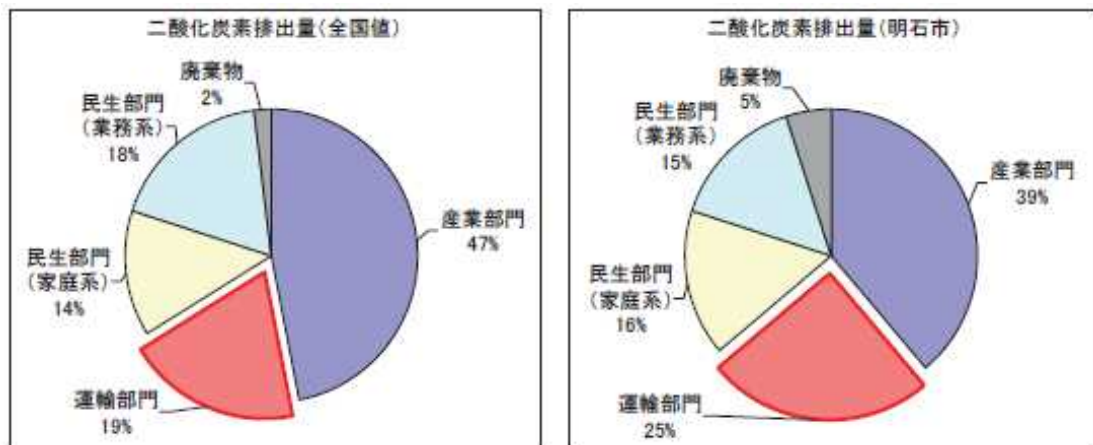


出典：水戸市公共交通基本計画（H28.3）、水戸市

＜事例＞都市課題の設定事例

●エネルギー消費量・排出量の増大を挙げている事例（課題分類⑦の例）：明石市

・全国と比較して二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合が大きいことを課題として挙げ、1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素量が3分の1以下の鉄道やバスの利用促進を目指している。



出典：明石市総合交通計画 平成24年度改定版（H25.3）、明石市

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：入手が困難なデータが多く、評価指標の選定が困難な場合の対応及びデータ入手・活用の工夫は？

A：公共交通の乗降データや、ODデータは、協議会に参加している交通事業者の協力で入手する。結果として、経費縮減に寄与することができる。

しかし、特にバス事業者は利用者データ等を詳細に把握していない場合が多く、成果指標の選定・数値の設定に苦慮する場合が見受けられる。

こうした場合の具体的な対応例としては、「独自のアンケート調査により市民意識を把握」することやソフト事業については、「社会実験」を行うなどしてバックデータを整備することも必要となる。

Q：PTデータ活用上の課題への対応は？

例えば、

- ・ 都心地区内の交通問題検討に際して、PT等のマクロなデータをミクロな地区に摘要する場合の精度の低下が懸念されること。
- ・ 大都市圏PTの対象範囲が市域の一部であり、外れる部分の人の動きを把握できない場合。
- ・ PT調査データのゾーン内交通の解析。

A：PTデータ活用にあたっては、以下の対応・工夫がなされている。

- ・ PTデータは都市交通全般にわたり目的別交通手段別のトリップODを把握することができ、現況把握としては有用な調査データとして活用した。
- ・ しかし、戦略で取り扱う人の動きは、歩行者や自転車を対象とする場合も多く、PT調査データではゾーン内内交通の解析が課題と述べられているように十分に対応できない場合がある。そこでこれらの細やかな人の動きを「遅い交通」と分類し、プローブパーソンを活用している例がある。
- ・ PT調査の対象範囲から外れる部分の人の動きは、独自のアンケート調査により市民意識を把握し、代替している例がある。

3-5 施策パッケージ

(1) パッケージアプローチの構築とその効果

総合交通戦略の特徴の一つが「都市交通やまちづくりの施策をパッケージ」し、一体的に取り組むことである。その効果としては、以下のようなものが挙げられる。

- ①目標達成に資する施策をとりまとめ、重点的に施策を推進
- ②官民連携により幅広い施策を総合的、一体的に推進
- ③シナリオに基づき各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮

①目標達成に資する施策をとりまとめ、重点的に施策を推進

パッケージアプローチ型の取組は、地方公共団体や公共交通事業者等、都市交通に関係する全ての主体が共通の目標のもとで連携・連動し、共通の目標に資する施策・事業を適切に組み合わせるため、「選択と集中」により重点的な施策の推進に効果的である。

②官民連携により幅広い施策を総合的、一体的に推進

戦略目標を達成するための交通施策を後述する実施プログラムに基づいて計画的に進めることが求められている。例えば、環状道路の整備や公共交通の導入、歩行者・自転車の環境改善といった都市交通施策と土地利用関連施策等が一体となって、官民協働による多様な主体との連携を軸に「総力戦」として実施されることが必要である。

そして「総力戦」として取り組むことで、戦略による取組の効果が早期にかつ着実に、さらに相乗的に発現することを期待するものである。

施策パッケージを構築するにあたっては、交通事業推進に必要な財政的措置を社会インフラ整備としてどこまで可能かを明確にするとともに、民間事業者のメリット、デメリットを明らかにし、経営の改善がどう変化するのかを明らかにすることが必要である。また、事業者が実行の判断をするための情報を提供することが必要で、これが解決しないと民間事業者の協力を得ることは難しい。

また、施策パッケージを説明する場合、戦略策定主体である地方公共団体の都市の将来像の実現への「意思」を示すことが市民への説明、事業者の説得に有効であることが導入事例により指摘されている。

ここでは、総合交通戦略に公共交通の維持・運営が含まれている場合を例として、施策パッケージから実施プログラムを構築するために配慮すべき事項を以下の通り整理した。

- ・公共交通は、運賃収入による運営という原則を踏まえつつも、協議会等を活用して地方公共団体（特に市区町村）が主体的に官民のパートナーシップのもと地域

住民や交通事業者等と連携して、必要な路線のルート、サービス水準等に関する目標を設定する必要がある。

- ・また、これらの関係者が協働して、この目標の実現に向け責任を持って取り組むことが重要である。
- ・交通事業者のみの負担では事業採算は確保されないものの、地域の強い要望があり、公益性が高い路線については、公的関与による整備・運営を図ることも考える必要がある。
- ・その際、様々な整備・運営の手法がある中で公設民営方式等により地方公共団体等の公的主体が公共交通の基盤を整備し、民間の資金・ノウハウを活用してサービスを調達することも重要な選択肢である。さらに、企業や市民が負担するような取組等地域住民との連携を図り進めることが有効である。

③シナリオに基づき各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮

施策の効果を最大限に導き出すためには、関連する他の施策を組合せて実施することが効果的である。

例えば、公共交通の利用促進や中心市街地の活性化、環境負荷の軽減等を目標とした場合、環状道路を整備することで中心市街地から通過交通を排除することができ、中心市街地の自動車交通量の軽減が期待される。さらに、これに併せてフリッジパーキングの整備やバス等の公共交通との連携を確保することで中心市街地へ直接流入する自動車交通を軽減させることができる。その結果中心市街地の道路空間の再配分によりバス優先レーンの設置や歩行者空間の整備が可能となり、居心地が良く歩きたくなるまちなかにもつながる。

パッケージアプローチ型の取組は、上記のように関連する施策を同時期に、又は順序立てて総合的に実施することで、施策間の相乗効果や施策効果の早期発現を期待するものである。交通施設に併せて土地利用関連施策や居住促進施策、中心市街地活性化施策等を組み合わせることで、より効果的な総合交通戦略を目指すことが望まれる。

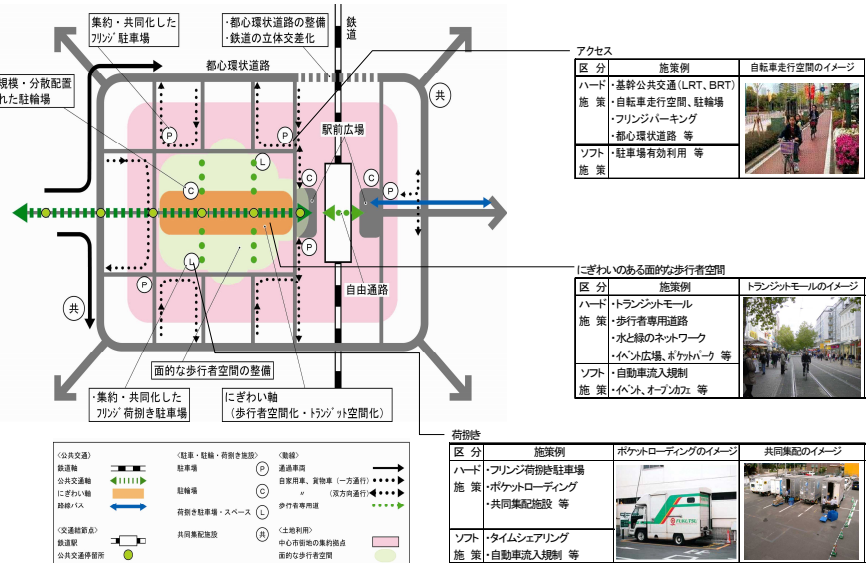


図 3-11 中心市街地等拠点の市街地における都市交通施策の展開

(2) 施策パッケージを構成する施策・事業

施策パッケージの構成要素となる施策は以下の通り交通の手段に関わるものからソフト施策まで幅広いものがあり、これらを組み合わせて施策パッケージを構築する。

表 3-12 パッケージの構成要素となる施策

1. 歩行者施策
2. 自転車施策
3. 公共交通施策
4. 交通結節点施策
5. 自動車施策
6. 駐車場施策
7. モビリティ・マネジメント施策（MM施策）
8. 物流施策・その他
9. 土地利用
10. 都市機能の導入

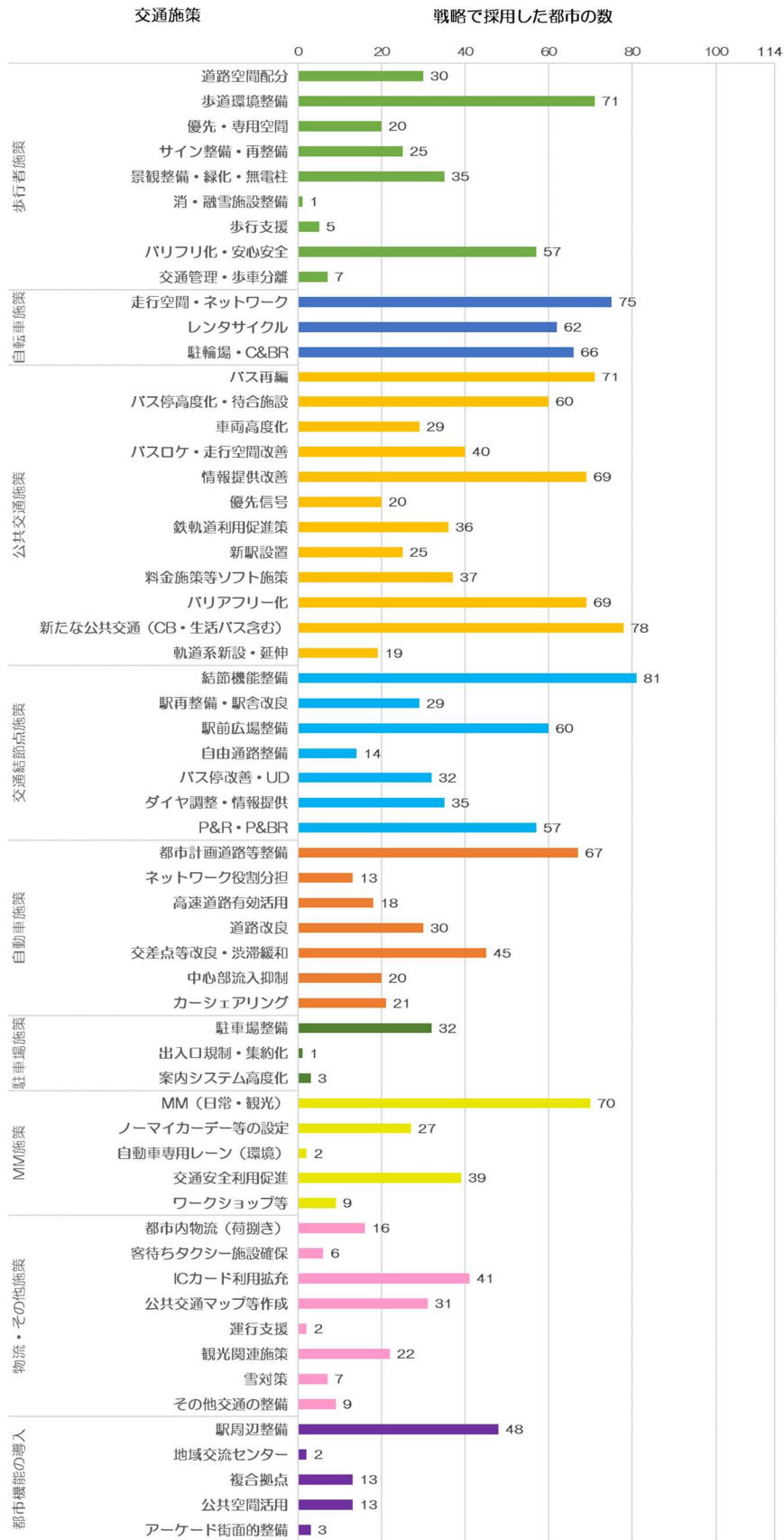
今後は、戦略の目的を考えたとき、土地利用、都市機能の導入等、他のまちづくりに関する施策も一体のパッケージとして盛り込むことが望ましい。

次頁表 3-13 は、戦略策定都市において実際に取り上げられている主な交通施策を整理・分類し、それぞれの施策を採用している都市数を集計したものである。

ソフト施策として、モビリティ・マネジメントによる交通行動変容の取組を挙げている都市が多く見られる。このようにソフト施策をパッケージ化することにより、相乗効果をさらに高めることが期待される。

また、都市機能導入施策として「駅周辺の整備」や「地域交流センター」、「複合拠点」及び「アーケード街の面的整備」等をパッケージしている都市がある。都市機能の導入のようなまちづくりに関する施策は、人々の生活活動や移動の活発化の直接的な動機ともなるものであり、交通施策と一体的に実施することで相乗的に効果を発現することが考えられることから、施策パッケージとして積極的に盛り込むことが望ましい。

表 3-1 3 施策パッケージとして使用された施策



R4.3 時点で策定済みの総合交通戦略より集計

参考：施策パッケージの具体例

①公共交通を軸とした市域全体の施策パッケージと中心市街地のまちづくりを施策パッケージを組み合わせることで市域全体の総合交通戦略として策定／岡山市の場合

■将来都市像

「公共交通を中心としたコンパクトでネットワーク化された都市構造」

■戦略目標

- 安全で快適な交通ネットワークをつくる
- 日常の移動を便利にし、健幸な暮らしを支える
- 歩いて楽しい都心空間に変える
- 参加・協働により交通政策を進める

■施策パッケージ

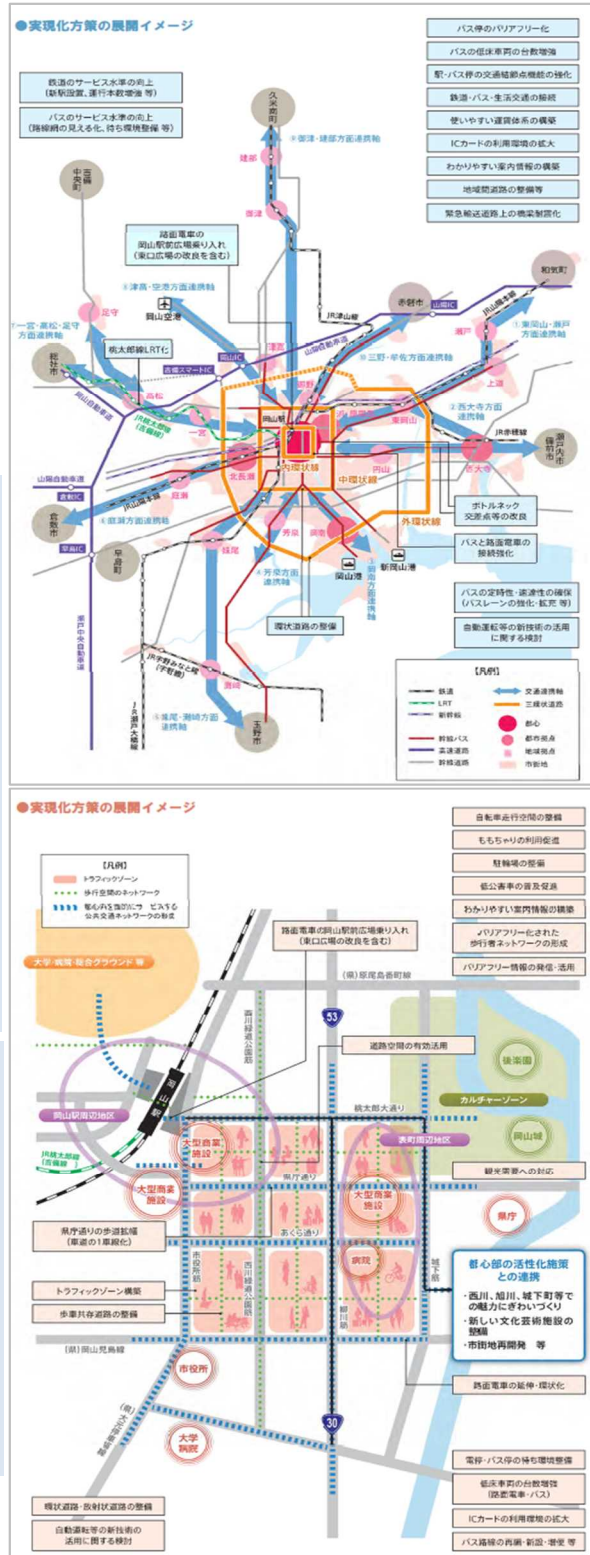
＜市域全体の施策＞

- ①鉄道の利便性向上
 - ・サービス水準の向上
 - ・交通結節点機能の強化
 - ・使いやすい運賃体系の構築
 - ・わかりやすい案内情報の構築
- ②道路整備による生産性・安全性向上
 - ・渋滞緩和による移動の円滑化
 - ・広域交流の強化（物流軸の強化）
 - ・災害に強い道路ネットワークの形成
- ③バスの利便性向上
 - ・サービス水準の向上
 - ・交通結節点機能の強化
 - ・使いやすい運賃体系の構築
 - ・わかりやすい案内情報の構築
 - ・定時性・速達性の確保
 - ・新技術の活用に関する研究

＜中心市街地の施策＞

- ①人中心の都心空間の創出
 - ・都市を通過する自動車の流入抑制
 - ・新技術の活用に関する研究
- ②安全安心な歩行空間の確保
 - ・誰もが通行できる歩行空間の確保
- ③回遊性の向上
 - ・歩行・滞留空間の整備
 - ・都心内公共交通の利便性・快適性の向上
 - ・自転車利用環境の向上
 - ・わかりやすい案内情報の構築
 - ・定時性・速達性の確保
 - ・新技術の活用に関する研究

■戦略図



出典：岡山市総合交通計画（H30.9）、岡山市
図3-12 戦略図（岡山市の場合）

②バスを中心とした公共交通に関する市域全体の施策パッケージ／高岡市の場合

■将来都市像

「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」

■戦略目標

- 都市の成長を高める広域交通体系の構築

観光に軸足を置いた広域交流の取り組みにより、経済活動の更なる活発化を図る

- 市内を円滑に移動できる交通体系の構築

円滑な交通体系を構築し、地域交通システムの推進等を行い持続可能な交通網の形成を図る

- 安全・安心な交通環境とサービス水準の向上

公共交通の利便性や利用促進等に対応するため、IoTやAI等の先進情報技術を活用する

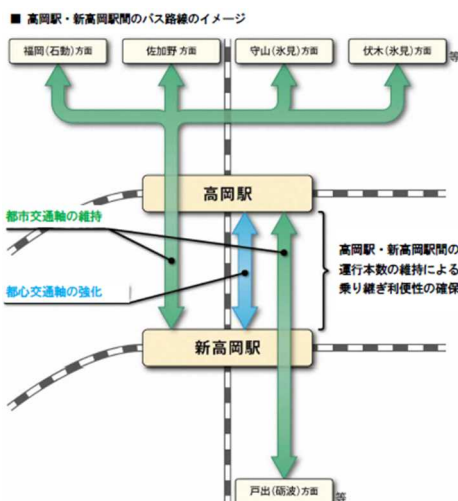
- 公共交通を利活用するライフスタイルへの転換

自動車に依存しないライフスタイルの転換を図る

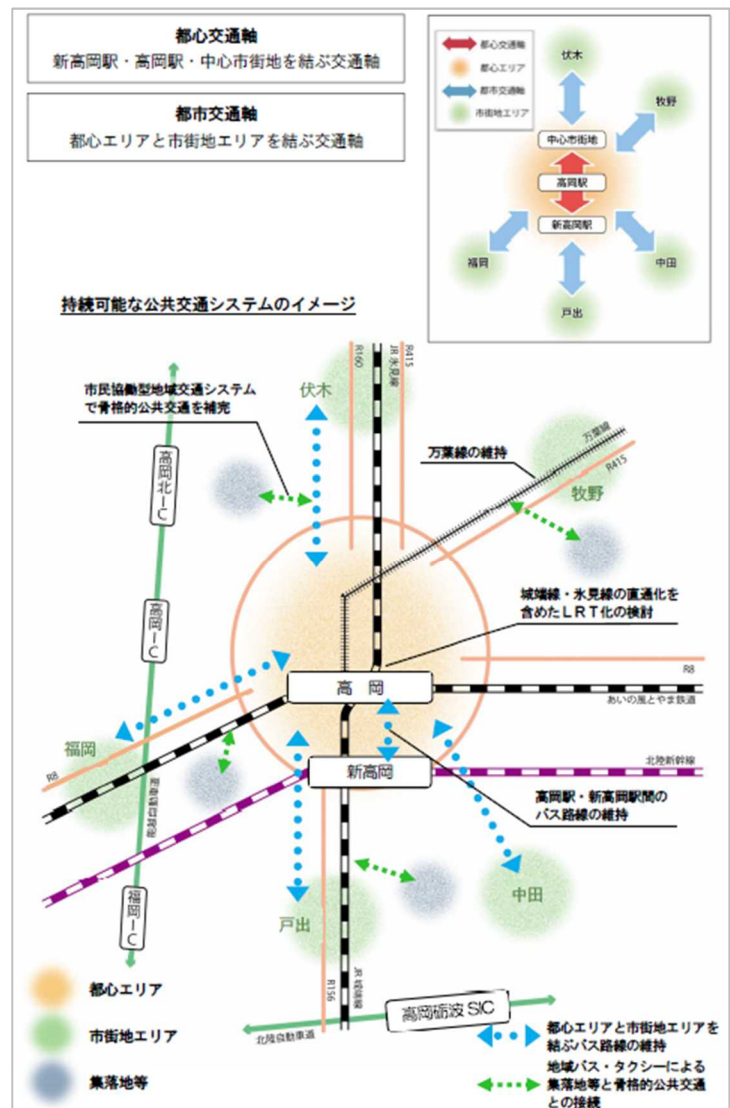
■施策パッケージ

＜市内を円滑に移動できる交通体系の構築＞

- ①都市交通軸の強化
 - ・万葉線の延伸
 - ・高岡駅・新高岡駅間のバス路線の維持
- ②交通都市軸の強化
 - ・都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の強化
 - ・生活路線バス・公営バスの維持
- ③公共交通網の維持に向けた交通体系の再構築
 - ・市民協働型地域交通システムの導入
 - ・持続可能な公共交通網の検討
- ④観光を促進する交通環境の充実
 - ・歩いて楽しいまちづくりの推進
 - ・レンタルサイクルの拡充
 - ・公共交通を活用した観光企画の充実



■戦略図



出典：高岡市総合交通戦略（R3.3）、高岡市

図3-13 戦略図（高岡市の場合）

③中心市街地における施策パッケージの例／新潟市の場合

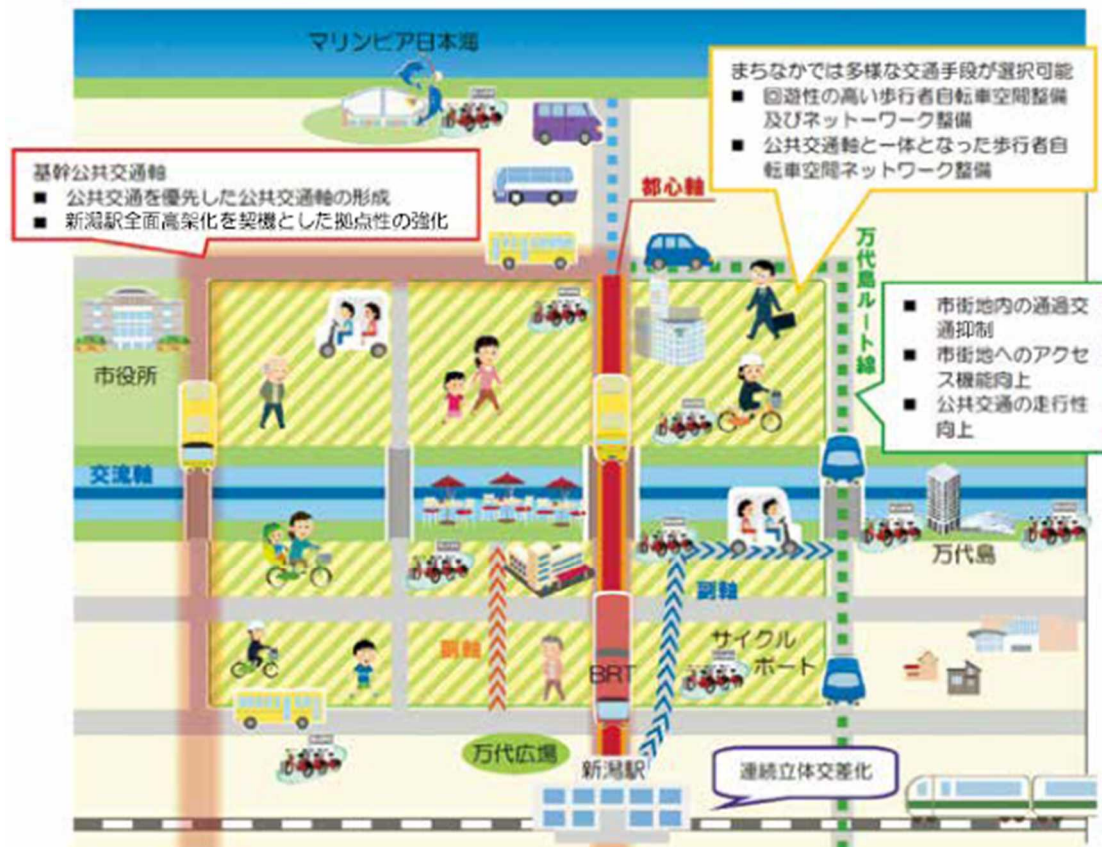
■将来都市像

「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」

■戦略目標

- 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略
 - 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略
 - まちなかの賑わいを創出する交通戦略
 - 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略
 - みんなで築き上げる交通戦略
- － 都心アクセスの強化
 - － 広域交通との連携強化
 - － 都市部での移動円滑化
 - － 生活交通の確保維持・強化
 - － 市民や関係者による協働

■戦略図（まちなかの賑わいを創出する交通戦略）



出典：にいがた都市交通戦略プラン（R1.7）、新潟市

図3-14 戦略図（新潟市の場合）

■施策パッケージ（まちなかの賑わいを創出する交通戦略）

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| ① 基幹公共交通軸の形成 | ② 新潟駅周辺整備事業 |
| ③ 自転車走行空間ネットワークの整備 | ④ 駐車場の整備 |
| ⑤ 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化 | ⑥ まちづくりと連携した駐車場施策 |
| ⑦ 既存シェアサイクルの推進 | ⑧ 水運を活用した回遊性向上 |
| ⑨ 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策 | ⑩ 幹線道路の整備 |
| ⑪ 新潟駅周辺整備事業 | ⑫ 道路空間の再構築・利活用 |

(3) 施策パッケージ構築の工夫

施策パッケージを組む際には各地で様々な工夫が行われているが、ここではその一端を紹介する。

①過去の施策の経験

これまでの取組で効果があったもの無かったものの理由を分析し、良い施策は伸ばし、改善すべき施策は見直すことを基本として、主要な地区ごとの特性に応じて具体施策を検討

②社会実験の活用

現実的な課題や計画の妥当性を確認するため、社会実験を実施し、その結果を受けて施策パッケージを構築し、段階的に施策展開

①過去の施策の経験

盛岡市のもりおか交通戦略（第二期）では、もりおか交通戦略（第一期）の施策の実施状況と評価結果を踏まえて、「中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進策」、施策を支える「道路網整備」について、具体的な施策を検討した。

ア) 中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進のための具体施策

もりおか交通戦略（第一期）では「歩いて楽しむ中心市街地形成」と「公共交通軸充実・強化」を具体施策の検討テーマとし検討していたが、もりおか交通戦略（第二期）では交通安全の視点を明確にし、「快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」と「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」をテーマとし、それぞれのテーマに応じて具体的な交通施策に取り組むこととした。

イ) 戦略施策に必要な道路網整備

もりおか交通戦略（第一期）では「概ね30年後を目標とする将来道路網計画（市街地の幹線道路）」を検討する上で、公共交通施策や歩いて楽しむ中心市街地形成施策を支える実現性のある将来道路網計画として策定した。

もりおか交通戦略（第二期）では、もりおか交通戦略（第一期）で策定した将来道路網計画を基本としながら、戦略の施策を支える道路網として、現時点での交通量推計結果と、近年の盛岡市の道路整備事業費水準とのバランスを踏まえた、将来道路網計画の検証に取り組むこととした。

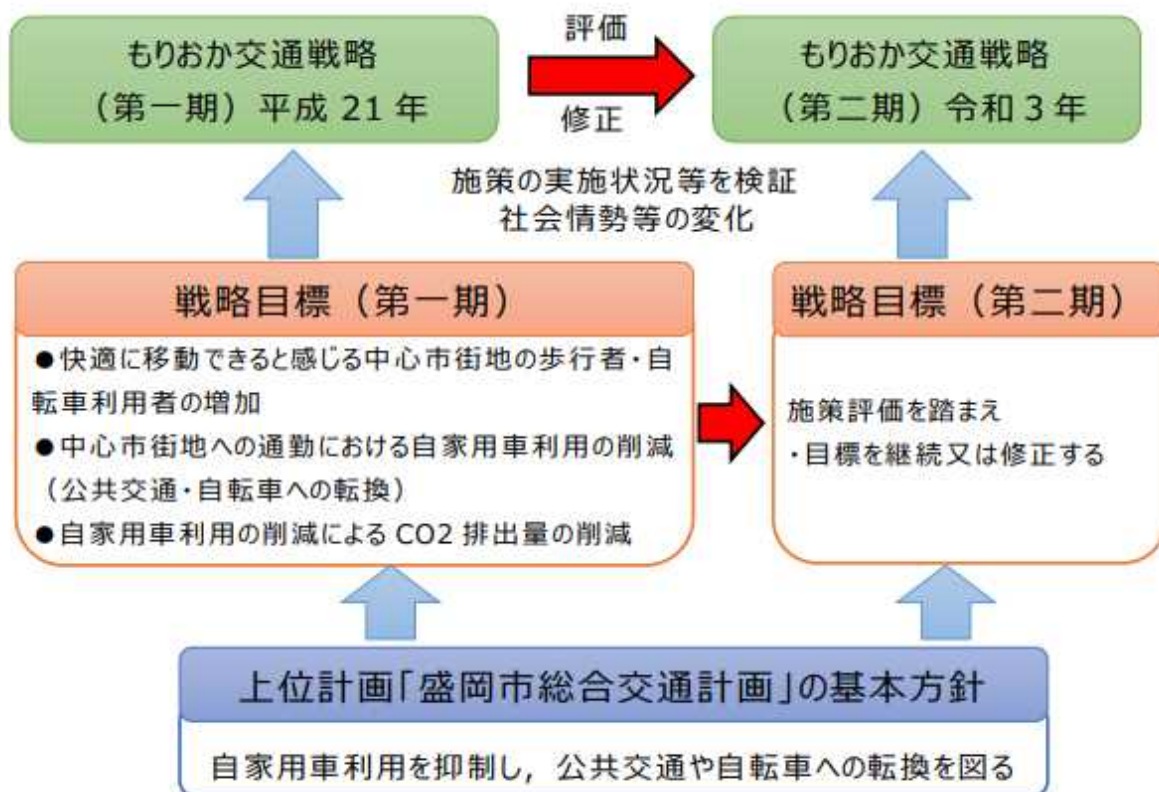


図 3-15 盛岡市の交通戦略 (第二期) 策定の流れ

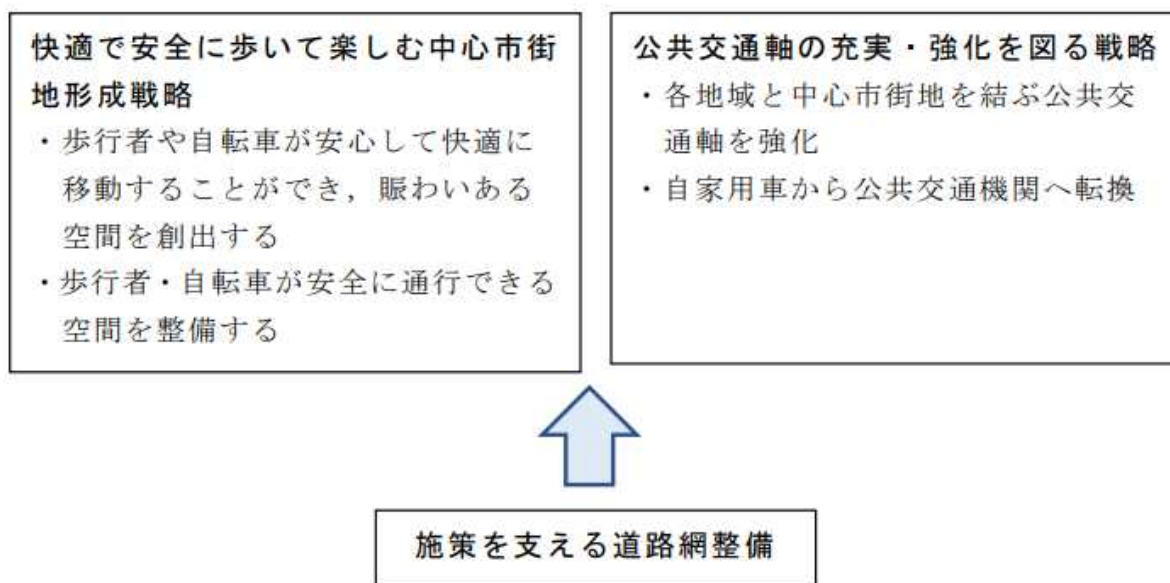


図 3-16 盛岡市の具体施策の検討テーマ

②社会実験の活用

検討している施策等の妥当性を実際のフィールドで検証するため、あるいは施策の影響・効果を予測推計する手段が皆無な場合等に社会実験を実施し、その結果を受けて施策パッケージを構築し、段階的に施策を展開していくことが有効である。

具体的には、コミュニティバス導入など公共交通は、中心市街地における歩行空間、自転車走行空間等の確保に際し、発生する問題を地域の人々の参加による社会実験によって検証し、問題意識を共有しながら、施策パッケージと実施プログラムを円滑に作成するといった活用の仕方もある。

ただし、社会実験の実施には時間が必要となる場合もあり、策定地区の実情を踏まえ実施の判断が必要とされる。

明石市では、コミュニティバスの社会実験での運行以降、利便性の向上と利用促進を実施するとともに、路線の見直しや廃止に向けた手順を明確化した運用を行っている。図3-17に示す路線改廃スキームにより路線ごとに運行継続、経過観察、路線見直し、路線廃止のいずれかを判定している。図3-18に示すように、目標値に満たない場合でも利用者が増加している路線の場合には、将来性を見込んで検討していることが特徴的である。

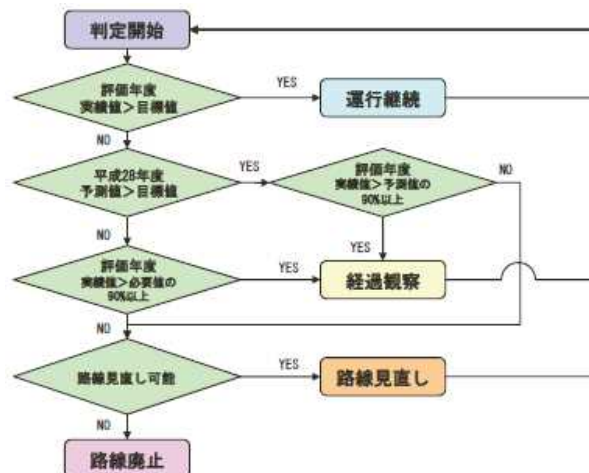


図3-17 路線改廃スキームフロー

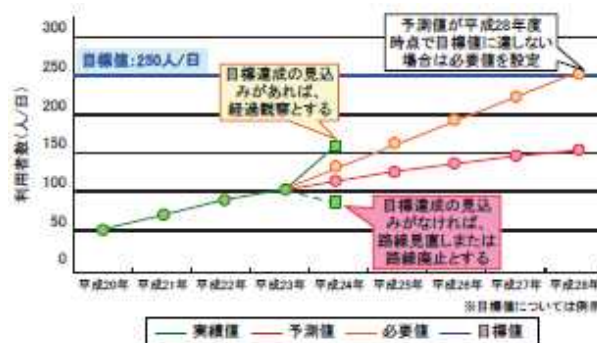


図3-18 判定のイメージ

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：施策パッケージを構築するにあたり、苦労したところ、工夫したところは？

A：各都市・地区の事例からみると、以下の点が指摘されている。

（施策パッケージの考え方に関する工夫）

- ・市内電車環状線化事業を中核とした事業に取り組み、都心地区の利便性向上と魅力の向上、さらには賑わいを創出するため、統合的なパッケージとし、集中的に施策を実施することとした。
- ・キーワードを「公共交通を基軸」として公共交通に関するハード整備とともに、ソフト施策及び道路整備部局と調整して道路整備を加えたパッケージとした。
- ・公共交通、徒歩・自転車の順として、中心市街地活性化やMMなども盛り込み、総合的な戦略とした。
- ・特定の交通モードのスペック向上を目指すのではなく、様々なモードの組み合わせで市民の暮らしを向上させることとした。
- ・新たな公共交通システム（基幹バス等）を基軸に考えていたが、バス事業者との調整が進まず、戦略が目標としている10年以内での実現が厳しくなっている。現実的な対応として、既存路線バスを対象とした戦略に見直している。

（パッケージを構成する具体施策を選択する際の工夫）

- ・これまでの取組で効果があったもの無かったものの理由を分析し、良い施策は伸ばし、改善すべき施策は見直すことを基本として、主要な地区ごとの特性に応じて具体施策を検討した。
- ・机上シミュレーションによりパッケージを構成する施策の条件を比較・検討し、最適なパッケージを求めた。
- ・現実的な課題や計画の妥当性を確認しながら施策パッケージを構築する必要があると考え、社会実験を実施し、その結果を受けて段階的に施策展開を考える方式をとった。
- ・主体施策と支援施策の組み合わせによるパッケージだけでなく、支援施策間の横断的なパッケージ施策とすることで最も有効と考えられる組み合わせを選んだ。
- ・地元の調整・合意形成に、具体的に目に見えるデータとして利用できるよう交通シミュレーションで効果を検証しつつプログラムを作成した。
- ・財政部門とも連携し、実施プログラムと併せて各施策の事業費を示すことにより、施策実現性の高いプログラムを策定した。

3-6 実施プログラム

(1) 実施プログラムの役割

実施プログラムは、戦略目標の達成を念頭に、関係主体で合意し、施策パッケージに組み込んだ個々の施策・事業について、実施手順、実施時期等を明確にすることで、施策、事業の実効性を確保する役割を有するもので、総合交通戦略のロードマップとしての役割を有するものがある。

また、今後調整して実現を目指す施策についても、戦略目標の達成を目指す観点から概ねの役割、内容、時期等を実施プログラムに位置づけていくことが望まれる。

実施プログラムは、多様な主体の参加と議論によって進められている総合交通戦略の進捗管理をオープンにする観点や、効率的な事業等の実施、戦略を実施することによって得られる効果の逐次確認、市民への交通施策への財源投入に対する説明力の向上等様々な観点で、交通施策や事業を実施するための主体間の役割分担、施策実施の順番等目標に到達するまでの手順を定め、関係主体間で共有したロードマップとしての役割を有するものである。

(2) 実施プログラムの作成方法

戦略を確実に進めていくためには、施策に対する認識を共有するとともに、「いつ、誰が、なにをやるか」について責務と役割分担を明確にすることが重要であり、実施プログラムでは次の項目を明らかにする。

- ①戦略実施期間
- ②施策パッケージ、事業者ごとの事業実施計画

①戦略実施期間

総合交通戦略では、総合交通の観点から、複数の交通施策を一体的・集約的に実施することで効果の発現を早めること、相乗的な効果を期待すること等に配慮する必要があること、また、実施主体の事業費確保等の財政面を考慮して戦略実施期間を決める必要がある。

戦略実施期間は、短期から中期（概ね5～10年）に目指すべき都市の姿とサービス水準を目標として適宜明示し、その実現に向け官民協働で取り組む必要がある。

ここで、戦略実施期間を5～10年程度とすることが望ましい理由としては、

戦略実施都市の事例、関連事業の交付金等に関する実務上の要件等から次の点が挙げられる。

- ・総合交通戦略では、P D C Aサイクルに基づき推進するため、比較的短期間に効果を発揮することが必要である。
- ・交通施設整備や施策の実現には数年を要する場合が多いため、5～10年程度は必要である。
- ・社会資本整備総合交付金等の計画期間は、3～5年程度である。
- ・策定済の戦略からいくつかの取組を見ると、戦略実施期間は5～10年程度で設定している。

なお、総合交通戦略を交通分野の中長期的なビジョンを示すマスタープランとしても位置づける場合には、中間年次での実施計画の見直しを前提として、10年以上の戦略実施期間を設定する事例も見られる。

②施策パッケージ、事業者ごとの事業実施計画

総合交通戦略は施策パッケージで構成されるため、これらを一体的・総合的に進めるには実効性の高い実施プログラムが必要である。ここでは、戦略目標や施策に対する共通認識を持ち、「いつ、誰が、なにをやるか」について、施策の実施時期、事業主体等を明確にし、事業者の役割分担を相互に認識することが必要である。

具体的には、図3-19に示すような「総合交通戦略実施プログラム工程表」を作成し、施策実施期間の妥当性、財源等の確保、施策パッケージとして期待される効果の発現時期等について検討を行い、関係者間の合意形成を図り、総合交通戦略の実効性を担保していく努力を行う。

加えて、施策相互の進捗状況の確認とその効果の把握などその後の展開に対応して、必要に応じ柔軟に実施プログラムを見直ししていくことも考慮することが望まれる。

実施施策 (例)	事業項目 (例)	実施主体	実施プログラム	
			前期	後期
			H●● H●● H●● H●● H●● H●● H●● H●● H●● H●●	
公共交通	基幹的公共交通の導入	導入空間整備	自治体	調査 → 整備 → 社会実験 → 改善・運用
		新規車両導入	交通事業者	整備 → 社会実験 → 運用
	バス利用環境整備	バスレーン設置	自治体	調査 → 整備
		情報提供機能・施設整備	バス事業者	整備
自動車	幹線道路整備	外環状道路整備	国・自治体	調査 → 整備
		都市内道路整備	自治体	調査 → 整備
自転車	自転車空間整備	自転車レーン設置	自治体	調査 → 整備
		コミュニティサイクル	自治体・民間	導入検討 → 社会実験 → 改善・運用
	駐輪場整備	駐輪場設置	自治体	整備
歩行者	歩行者空間整備	歩行空間ネットワーク整備	自治体	調査 → 整備
		交流空間整備（公園等）	自治体	調査 → 整備
		無電柱化	自治体	調査 → 整備
交通結節点	交通結節点整備	駅前広場整備（公共空間）	自治体	調査 → 整備
		駅前広場整備（バス停）	バス事業者	整備
		ターミナル内サイン整備	交通ターミナル協議会等	組織設置 → 検討 → 整備
		自由通路整備	自治体	調査 → 整備
			鉄道事業者	調査 → 整備
駐車場	駐車場整備	駐車場配置計画	自治体	調査・検討
		P&R駐車場整備	自治体・民間	調査 → 整備

- 戦略実施期間各年における実施計画として定める（「いつ」「誰が」「何をするか」）
- 事業項目に対して関係する実施主体ごとの役割を考慮したプログラム作成が必要（主体別の工程を明記）
- 上記例に加え、関連する都市施策等との連携方法や財源確保の方法に関する情報付加を行うことが望ましい

図 3-19 実施プログラムの作成イメージ

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：実施プログラム作成で苦労した点、工夫した点は？

A：実施プログラムの検討にあたり苦慮している点、及び課題は事例からみると以下のように整理できる。

（実施プログラム作成にあたっての工夫）

- ・既存計画（総合計画、中心市街地活性化基本計画、都市計画マスタープラン）との調整を行いながら設定した。
- ・実施プログラムは、①早期実施が可能なもの、②他の施策と合わせて実施することで効果が期待できるもの、③基盤整備が必要だが整備途中でも暫定的な実施が可能なもの、④基盤整備が必要なもの、という順に取り組む方針。
- ・交通以外の大型プロジェクト（病院移設計画など）にも対応できるよう、各段階での施策内容や検証内容を示し、時間軸を考慮した実施プログラムとしている。

（実施プログラムの担保性の確保）

- ・実施体制の役割、機能として、実施プログラムに位置づけた施策の実施や事業スケジュールの担保性をどのように確保するかが課題。特に、民間主体で実施する内容については、実現性をどう担保するかが課題。
- ・実施主体と密に協議・調整することで実現性の高い実施プログラムを策定することができた。
- ・総合交通戦略で構築した施策パッケージを構成する新たなプロジェクトが、地方公共団体の総合計画に位置づけられたり、交通事業者の経営計画に反映されたりすると強力な実施プログラムの担保となると言える。
- ・都市計画マスタープランの見直し時期等の関係で一体的な検討が十分ではなかったが、交通戦略が目指す基本方針についてはマスタープランに盛り込み、最低限の調整を図ることが考えられる。
- ・社会資本総合整備計画に位置づけ、当市が実施する予定。また、評価結果は「総合交通施策懇話会」に示すことを考えている。なお計画実現の評価は、概ね5年後と10年後に実施する方針。

（実施プログラム作成における問題点・課題）

- ・鉄道は県や沿線市町の支援により運行しているため、県や沿線市町との協議など協議相手数が多く、時間を要している。
- ・実施プログラム策定にあたり、交通事業者は「総論賛成・各論反対」の状況になっており、例えば乗り継ぎ案内板整備をする際の予算負担等についても調整に苦慮している。
- ・交通戦略の具体化と共に関係業界（バスとタクシー業界等）の調整が困難になった。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

- ・実現過程においては、随時必要な調査（データ収集）と関係者協議をその都度繰り返していく必要があり、予算のことも含めると、プログラムを組み立てるのは難しいと感じた。
- ・実施年度及び事業費を示す方法を模索していたが、近年の経済状況などを勘案するなか、特に中長期で行う事業においてそれらの公表には慎重な意見もあり、調整がつかず断念。
- ・総合交通戦略の策定（施策パッケージの検討、実施プログラムの検討）にあたって他都市の事例が大いに役に立った。具体的にどのような検討・成果を出すのかが手探り状態であった。現在、国交省のHPで認定都市の状況が紹介されているのでこれが参考になる。

第4章 総合交通戦略の実施

4-1 総合交通戦略実施とその監理

(1) 支援策の活用

総合交通戦略の策定・実施にあたっては、社会資本整備総合交付金等の支援策を十分に活用されたい。

総合交通戦略の策定及び実施にあたっては、以下のような支援策が講じられている。

<策定>

以下のような支援策を活用して戦略策定のための調査を行うことが可能である。

- ・街路交通調査費補助
- ・都市・地域交通戦略推進事業費補助
- ・社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）

<実施>

都市・地域交通戦略推進事業等の社会資本整備総合交付金の活用が可能であり、立地適正化計画に位置づけられた事業や滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業等については、補助率の嵩上げ等の支援の活用が可能である。

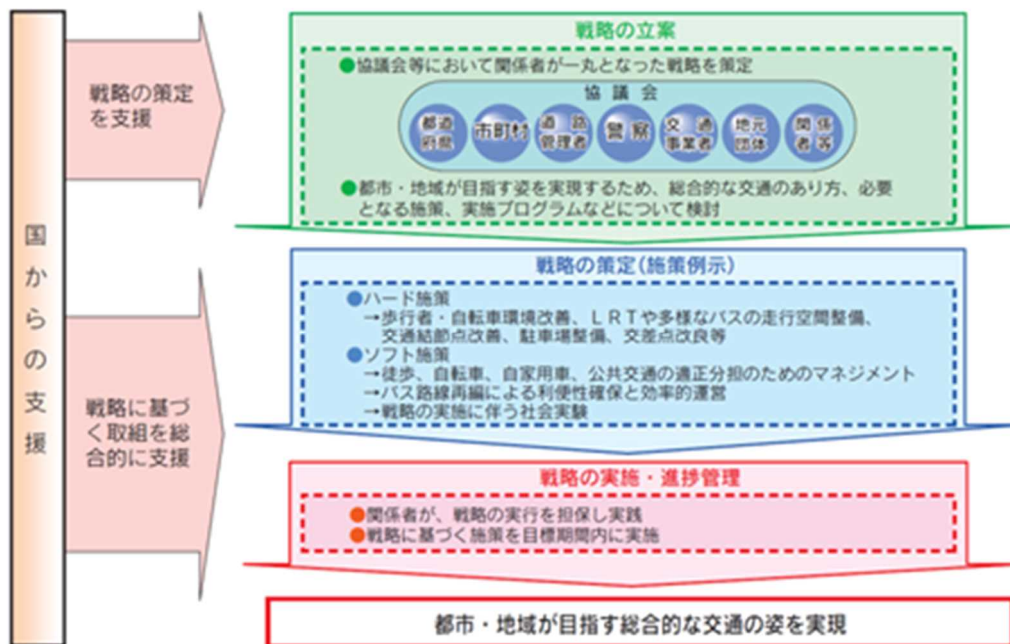


図4-1 都市・地域総合交通戦略に対する支援策

<認定>

策定した総合交通戦略については、国土交通大臣の認定を受けることができ、令和4年3月現在、68都市の戦略が認定を受けている。(その他、過去大臣認定を受け、更新にあたり大臣認定を受けていない地区(10地区)あり。)

また、平成31年度からは地区交通戦略(第5章に記載)に関する要件を追加した。この要件を満たした大臣認定戦略については、社会実験や歩行空間整備、駐車場の整備などの支援メニューの活用が可能である。

表4-1 都市・地域総合交通戦略認定都市(令和4年3月現在、68都市)

市区町村名	策定年月	主な施策・施策パッケージ
札幌市(第1期)	H24.1	歩道のバリアフリー化、路面電車の延伸、結節点整備
札幌市(第2期)	R2.3	歩道のバリアフリー化、交通結節点強化、広域連携(新幹線・空港)
盛岡市	H21.10	自転車走行空間、既存バスシステムの改善、駐輪場整備
盛岡市(第2期)	R3.9	街路空間の利活用、交通結節点整備、自転車走行空間整備拡充
仙台市(第1期)	H22.11	地下鉄整備、バス路線の再編、交通結節機能強化
仙台市(第2期)	R3.3	バス幹線軸の形成、地域交通の確保充実、都心交通環境の再構築
郡山市	H23.6	新駅の整備、自転車レーン・歩道の整備、エコ通勤の推進
群馬県	H30.3	バス等の公共交通網の再編、交通結節点整備
さいたま市(第1期)	H23.3	都計道整備、交差点の改良、交通結節点における駐輪場整備
さいたま市(第2期)	H29.7	都計道整備、公共交通機能の強化、歩行者空間整備
さいたま市(第3期)	R3.3	都計道整備、公共交通機能の強化、歩行者空間整備
川越市	H29.3	公共交通機能の強化、交通結節点整備、道路NW整備
柏市(第1期)	H22.3	バス路線の充実、駅前広場の整備、バス機能の強化
柏市(第2期)	R3.3	自由通路整備、駅前広場整備、結節機能整備、MM
新宿区	H23.3	自由通路の設置、駅前広場の設置、駐輪場の設置
豊島区(第2期)	R2.3	歩行者空間・ネットワークの拡大、新たな公共交通の導入、駐車施設の見直し
府中市	H30.5	自由通路再整備・新設、自転車駐車場の移転・再配置
立川市(第1期)	H21.3	自由通路等整備、バス交通強化、交通結節点整備
立川市(第2期)	H27.6	公共交通機能の強化、自転車走行空間整備
町田市	H22.3	バスの高度化・路線再編、荷捌き駐車対策、歩行者空間
大和市(第1期)	H25.3	駅施設のバリアフリー化、放置自転車対策の充実
大和市(第2期)	H29.4	歩道環境整備、駅再整備・駅舎改良、MM
神奈川県西部都市圏	H26.10	走行空間・ネットワーク整備、結節機能整備、MM
松本市(第1期)	H27.10	走行空間・ネットワーク整備、結節機能整備
松本市(第2期)	R3.9	持続可能な公共交通体制構築、自転車活用推進、歩行空間創出
新潟市(第1期)	H20.3	基幹公共交通軸整備、歩行者空間、MM
新潟市(第2期)	R1.7	基幹公共交通軸整備、バス交通強化、交通結節点強化
富山市(第1期)	H19.11	路面電車環状化、結節点整備(連立、区整)、歩行者空間
富山市(第2期)	H27.3	バス機能の強化、結節機能整備、駅周辺整備
金沢市(第1期)	H20.3	歩行環境、バス交通強化、MM
金沢市(第2期)	H28.3	走行空間・ネットワーク整備、結節機能整備、MM
岐阜市(第1期)	H21.3	自転車走行空間・駐輪、バス路線再編、歩行者空間
岐阜市(第2期)	H26.3	自転車走行空間・駐輪、バス路線再編、歩行者空間
岐阜市(第3期)	H31.3	自転車走行空間・駐輪、バス路線再編、歩行者空間
多治見市(第2期)	H26.3	バス機能の強化、結節機能整備、駐車場整備
浜松市	H22.5	公共交通NW、環状道路等整備、都心交通環境
富士市	H22.3	新たな交通システム導入、都計道整備、交通結節点
湖西市	H26.3	道路空間配分、結節機能整備、MM
安城市	H22.3	鉄道利用促進(交通結節点強化)、バス利用促進、自転車利用促進
刈谷市	H24.6	交通結節点強化、MM、交差点における安全確保
幸田町	H22.3	新駅整備、結節点整備、歩行者空間

岡崎市	H23.3	バス基幹軸の形成、自転車・歩行者通行環境の確保
豊田市(第2期)	H24.3	歩行者空間整備、荷捌き駐車場、駅周辺整備
豊田市(第3期)	H28.3	公共交通のバリアフリー化、駅周辺整備、自転車走行空間整備
豊橋市	H28.3	歩道環境整備、結節機能整備、自転車走行空間整備
東海市(第1期)	H27.3	歩行者空間整備、自転車走行空間整備、新駅設置
東海市(第2期)	R3.3	歩行者空間整備、自転車走行空間整備、新駅設置、駅前広場整備
蟹江町	R2.3	自由通路・橋上駅舎整備、駅前広場整備、公共交通利用環境向上
弥富市	R3.3	自由通路の設置、駅前広場の設置、走行空間・ネットワーク整備
四日市市	H23.10	歩行者空間整備、コミュニティバス等の充実、MM
名張市	H28.8	歩道環境整備、自転車走行空間整備、結節機能整備、MM
福井市	R3.3	公共交通利用環境の改善、地域拠点への機能集積、MaaS
福井市(地区交通戦略)	R3.12	歩行者空間整備、自転車通行環境整備、DX技術を活用した情報伝達・取得、駐輪場整備、駐車場マネジメント、公共交通利用促進
草津市	H26.3	歩行者空間整備、バス機能の強化、結節機能整備、MM
彦根市	H29.6	公共交通のバリアフリー化、結節機能整備、駅前広場整備
京都市(第1期)	H22.1	駅前広場整備、歩道拡幅、新しいバスシステムの導入
京都市(第2期)	R3.11	公共交通の維持・確保、公共交通利用環境整備、データの利活用による交通サービス向上、歩行空間整備、MM等
枚方市	H30.12	駅周辺再整備ビジョンの実現、道路空間再配分等、MM
岸和田市	H30.10	歩行空間整備、バリアフリー化の推進、鉄道駅等へのアクセス道路整備推進等
箕面市	H24.3	鉄軌道の整備、バス路線網の再編、交差点の改良
高槻市	H28.3	歩行者空間整備、駅前広場整備、公共交通のバリアフリー化
東大阪市	R1.11	結節点整備、都市計画道路の整備、モノレールの延伸
芦屋市	H30.3	JR芦屋駅周辺整備(駅前広場・駅舎バリアフリー化)、バス路線の再編等
明石市(第2期)	H25.3	交通結節点整備、バス路線網の再編、交通安全対策の充実
姫路市(第1期)	H21.4	公共交通利用環境改善、結節機能整備
姫路市(第2期)	H25.4	公共交通利用環境改善、結節機能整備、駅周辺整備
姫路市(第3期)	H28.3	公共交通利用環境改善、自転車走行空間整備、結節機能整備
姫路市(第4期)	R3.7	バス路線網の維持・再編、交通結節点の整備・機能強化、歩行者・自転車利用環境整備、地域輸送資源の活用
神戸市	H25.9	バス路線の見直し、MM、新駅の整備
西宮市	H28.9	歩道環境整備、公共交通機能の強化、結節機能整備
伊丹市(第1期)	H28.3	歩行者空間整備、自転車走行空間整備、公共交通機能の強化
伊丹市(第2期)	R3.3	歩行者空間整備、自転車走行空間整備、公共交通機能の強化、空港へのアクセス確保
和歌山市	H31.3	基幹公共交通軸整備、結節点整備、自転車走行空間
岡山市(第1期)	H21.10	LRT導入、公共交通NW、自転車環境
岡山市(第2期)	H30.9	在来線LRT化、路面電車の駅前広場乗り入れ、歩行・滞留空間の整備
総社市	R2.3	デマンド交通の充実、在来線LRT化、中心部の回遊性向上等
福山市	H21.10	道路整備、MM、バスNW
東広島市	H27.3	歩行者空間整備、公共交通機能の強化、結節機能整備
岩国市	H23.3	駐輪場の再整備、交通結節点強化、MM
下関市	H30.3	路線バス再編、地域公共交通導入、公共交通利用促進等
松山市	H22.7	交通結節点、歩行者・自転車、骨格道路整備
新居浜市	H21.3	公共交通強化、都計道整備、歩行者・自転車
北九州市(第1期)	H20.12	公共交通強化、都計道整備、MM
北九州市(第2期)	H28.8	歩道環境整備、公共交通強化、都計道整備、MM
北九州市(第3期)	R4.3	公共交通ネットワーク強化、結節機能強化、MaaS、バリアフリー化
福岡市	H27.3	自転車走行空間整備、交通結節点、MM
熊本都市圏(第2期)	H30.11	路面電車延伸、バスターミナル整備、サイクル&ライド、環状道路整備
那覇市(第1期)	H22.3	基幹の公共交通導入、MM、歩行者空間
那覇市(第2期)	R3.3	MM、公共交通利用環境向上、多様な移動手段の利用環境向上、道路網整備
宜野湾市	H24.3	交通結節点整備、自転車利用環境の充実、MM
浦添市	H25.2	基幹バス導入、MM、自転車走行空間整備
沖縄市	H28.3	歩道環境整備、自転車NW、公共交通機能の強化
うるま市	R2.3	道路網・交通環境・交通体系・公共交通サービス等の構築、交通空間の創出
与那原町	H30.3	バス交通再編、公共交通システム導入可能性検討等

(2) 実施の担保性向上

総合交通戦略は実施期間が概ね5～10年となることが多く、施策を着実に実施していくためには担保性の向上に努める必要がある。そのためには下記の工夫が考えられる。

- ①総合計画・都市計画マスタープランへの反映
- ②関係機関との協定等の締結
- ③行政内部の体制づくり

①総合計画・都市計画マスタープランへの反映

総合交通戦略の担保性を高めるためには、都市計画マスタープランや都市計画等への反映や、時期を捉えて総合計画や他の行政計画等への反映を考えることが有効である。戦略策定・実施と同じタイミングでそれらの計画策定の取組が行われている場合は、すぐに反映させることが可能だが、そうでない場合は、その他の様々な行政計画（中活計画、環境計画等）に反映しておき、時期を図って上位計画に位置づけ、相互に整合を図っていくことも考えられる。

特に総合計画への位置づけは、交通分野の施策の実行にあたっての担保性の向上を得る上で重要である。このため、企画財政部局との調整、連携を図り、総合交通戦略の内容の総合計画への位置づけを図ることが望ましい。事例では、総合交通戦略を総合計画における交通分野の施策のアクションプランと位置づけているものも見られる。

②関係機関との協定等の締結

総合交通戦略を実施する担保性は、主体となる関係機関との協力と合意が欠かせない。総合交通戦略策定の取組の中で、いかに関係機関と協議し、合意を取り付けることができるかが重要となってくる。そのため、それら関係機関と協定、覚書といったものが締結することが担保性を向上させる大きな手段と言える。

③行政内部の体制づくり

地方公共団体主体の事業実施の担保は事業予算の確保であり、単年度決算ベースの会計制度上、複数年にわたる事業予算の確保は実質的には困難であり、これまで総合交通戦略を策定した都市の実務担当者からも苦勞しているという声が多く寄せられている。絶対的な担保はとれないまでも、担保性を高めることは可能であり、実際の事例等を参考にその方策について以下に紹介する。

ア) 首長をはじめとする理事者へのアプローチ

事例1：行政経営会議（理事者主体）の議題として提示し了解を得た。

事例2：総合計画の実施計画に主要施策を盛り込んだ。

イ) 財政部局へのアプローチ

事例1：策定協議会のメンバーとして参画してもらった。

事例2：国の認定を受けたものであることを背景に予算確保の交渉を行った。

事例3：総合交通戦略をそのまま社会資本総合整備計画に位置づけた。

次に、事業予算の確保とあわせて実施の担保性を高めるための課題として、事業実施体制の確立が挙げられる。総合交通戦略は行政外部との連携のみならず、庁内の一体的連携が不可欠であることは繰り返し述べているところだが、現実的にはそうした体制が取れていないケースが多いのも事実である。総合交通戦略策定の担当部署と総合交通戦略に盛り込まれた施策・事業の実施担当部署が異なることはどこの地方公共団体でも一般的にあり得る状況であり、事業実施担当部署の総合交通戦略に対する意識が高まらずに、事業が進められないといった状況も報告されている。

一方で、庁内に横断的な総合交通戦略推進プロジェクトチームを設置して、施策・事業の実施段階においても一体的な連携を維持している事例もあり、こうした実施体制を総合交通戦略策定の段階から検討する等により、事業の着実な実施を図り、地方公共団体が実施段階におけるけん引役となることが、総合交通戦略の円滑な推進のために必要である。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q：戦略策定後の進め方は？

A：戦略策定後に実施することは、戦略に位置づけた施策の進捗状況をモニタリングするとともにそれを評価すること、また、この間市民評価、意見を反映すること、そして一定期間後戦略の見直しを検討すること等を実施していくことが必要である。これらを進めるにあたり、一つの事例として「進捗管理、評価をのための委員会（毎年開催）」、「地域公共交通会議（必要に応じ開催／法定）」、「見直し検討委員会（5年後）」により進めることが考えられる。

Q：事業スケジュール、全体実施期間の設定方法とその理由は？

A：各都市・地区の事例による事業スケジュール実施期間等を設定した理由又は背景は次に示す通りである。

- ・財政状況から見た投資可能時期、整備計画の具体化や関係機関・地元等との調整・合意形成に要する時間、実施前に社会実験の実施が必要なものなどを考慮して設定した。
- ・段階的に施策を展開していく観点から、概ね前期・後期の各5年に分けて設定した。
- ・概ね1～2年ごとに進捗管理を行うほか、中間年次では評価・改善を実施する。この際、必要に応じて戦略の見直しを図り実効性を確保する。
- ・市民の意識の変化を、短期（概ね5年）ごとに把握し、実施プログラムの見直し等へ反映する。
- ・年度ごとに、各事業主体が実施すべき施策が具体的に把握できたため、短期計画内の事業実施スケジュールを策定することができた。
- ・すぐできる施策や社会実験等による一定の試行期間を設け、施策実施の可能性や期待できる効果を検証しながら本格実施に移行する施策があり、その効果や評価を行うために一定の期間が必要。
- ・社会実験を実施した上で段階的な施策展開を行うため、施策の効果や、市民意識の変化も確認する必要がある。これらを踏まえて設定する必要がある。
- ・施策の進捗状況は毎年確認する。効果の検証・評価、必要に応じた施策の改善等を適時行いながら、策定後5年目、10年目に見直しを行う予定。
- ・交通マスタープラン推進委員会で事業の進捗について確認する。概ね5年を目途に総合交通戦略の評価・見直しを予定する。
- ・「戦略策定協議会」を引き継いだ「戦略管理・運営組織」が、概ね1～2年ごとに事業の進捗を確認するとともに、中間年次に評価を予定している。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q： 実施段階における体制で現実に抱えている問題点や他の自治体担当者向けに留意点は？

A：

- ・数値目標が達成できなかった場合、その原因、理由、背景などを明らかにして、どのように対応していくのか検討していく必要がある。
- ・市民への説明では、市民懇談会、シンポジウム等を活用し、より理解が深めていくことが望ましい。また、これらは、第三者的なNPOなどを中心に進めることも一つの手法として考えられる。
- ・まちづくりプロジェクトの一環として検討を進めているため、事業化段階での交通施策との整合性を図っていくことが必要である。
- ・戦略を展開する場合、事業者の予算等に左右される可能性や社会情勢の変化により市長等が変わった場合、施策が大きく変更される可能性を秘めていることも留意する。

4-2 総合交通戦略の評価と見直し(第二期総合交通戦略へ)

(1) P D C Aサイクル等による取組の必要性

総合交通戦略はP D C Aサイクル等の手法により、総合交通戦略を適切に評価し、場合によっては見直しを行うことが必要である。総合交通戦略の取組の評価やチェックにあたっては、明確なデータや指標等に基づき、評価できるシステムを構築することが大切である。

今後の人口減少、超高齢社会にあっては財源的な制約等を考慮しつつ、集約型都市構造による効率的で質の高い都市づくりの実現に向けて対応していくためには、目標達成型の施策展開として総合交通戦略を構成する施策を集中的、かつ、重点的に展開し、直面する社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ、適宜見直しを図りながら進めることが必要とされる。

具体的には、各種施策を着実に実施し、実施したものに対して明確なデータや指標に基づき、客観的、公正な評価を行い、また情勢の変化等による新たな視点等を加えながら、より良い状態へとスパイラルアップを図っていくことが、今後の都市交通の取組に欠かせないものとなっている。

また、総合交通戦略において評価や見直しを永続的に保持していくためには、地方公共団体が市民の移動を担う都市交通の取組の重要性をあらためて認識し、その位置づけを高めた上で、その進捗状況等の把握や評価、見直しを行うシステム、すなわち、P D C Aを実行していく体制と実施スキームを整備しておくことが望まれる。

なお、P D C Aを実行していく体制は、一般的には戦略策定時の協議会が引き続きこの役割を担うことが効率的であり、そのようなケースは多く見られる。



図 4-2 P D C Aによる総合交通戦略の進め方のイメージ

ここでは、一旦整備したものでも情勢の変化等により必要性が低下した場合、それをより短期的に改編、廃止する等の決断を下す場面が今後あり得ること等も認識しておく必要がある。

(2) 総合交通戦略評価の進め方

総合交通戦略評価の進め方は、基本的に総合交通戦略の策定時に検討されていることが必要である。体制、実施時期、内容、方法等について具体的に総合交通戦略に盛り込んでおくことは、施策実効の担保性が向上することが考えられる。

具体的な進め方としては、各施策が実施プログラム通り進捗しているかを確認していくとともに、あらかじめ設定した評価指標、数値目標に基づき、達成度合いとその結果の考察を加えるものだが、評価時の情勢等も考慮しながら新たな視点による評価項目を加える等して柔軟な検証を試みることも、次のActionを見据える上で重要である。

総合交通戦略の評価（戦略目標の達成度の評価）は、戦略目標を具体的に示す評価指標と数値目標をもとに定量的、定性的に行っていく。

評価指標はアウトカム（都市のサービス水準指標）とアウトプット（施策・事業の実施量・整備量）の両方が挙げられるが、ここではアウトカムを取り上げて記述する。

まず、数値目標に対して達成したかどうかを算定する。具体的に言うと、例えば公共交通利用者数を評価指標とし、その数値目標が現況値から10%増加、ということであれば、評価時に実態調査を行う等により利用者数を算出、現況値に対して何%増加したかを算定し、達成度を明らかにする。

その結果、数値目標に到達しなかった場合、その要因・理由を検討する。例えば、次のような要因が考えられ、あらゆる視点から検証を行う必要がある。

- ・ 施策が予定通りに進められなかった（アウトプット）ためなのか
- ・ 想定したほど効果が発現しなかったためなのか
- ・ 想定外の社会情勢の変化等（外部要因）によるのか
- ・ 設定した数値目標にそもそも無理があったか等

そして、ここで明らかにした要因・理由を踏まえて今後の対応方策を検討する。ここでは、その要因・理由を取り除くことが可能と判断できるかどうかで対応方策も変わってくる可能性があり、例えば予算確保ができずに実施スケジュールが遅れたことが要因であれば、他の方法で予算を確実に獲得する（可能）、予算確保は今後厳しいので、コストのかからない他の施策（パッケージ）を再検討する（不可能）等の対応方策を導き出すことになる。

数値目標を達成した場合にあっては、次のステップに向けて検証を行う必要がある。例えば、目標達成度が大幅に目標値を上回った場合、単純に想定以上の相乗効果が発現したからなのか、想定外の作用が働いたのか、設定値が適正でなかったのか等、要因・理由を分析・評価した内容はその後の展開に反映することが可能である。これらの一連の評価検討成果を踏まえて、次の総合交通戦略を構築していくことになる。

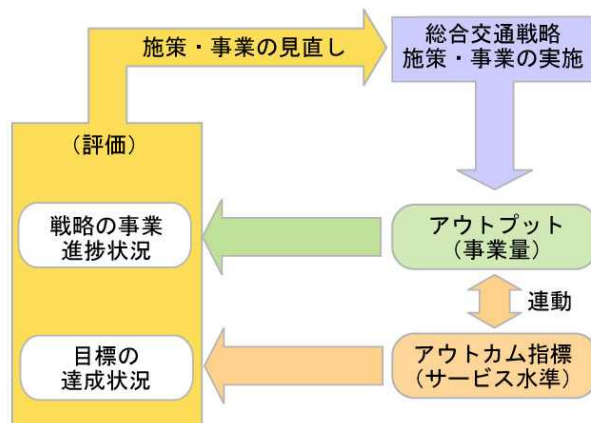


図 4-3 アウトプットとアウトカム指標との関係イメージ

評価の進め方の概要を下記に示す。

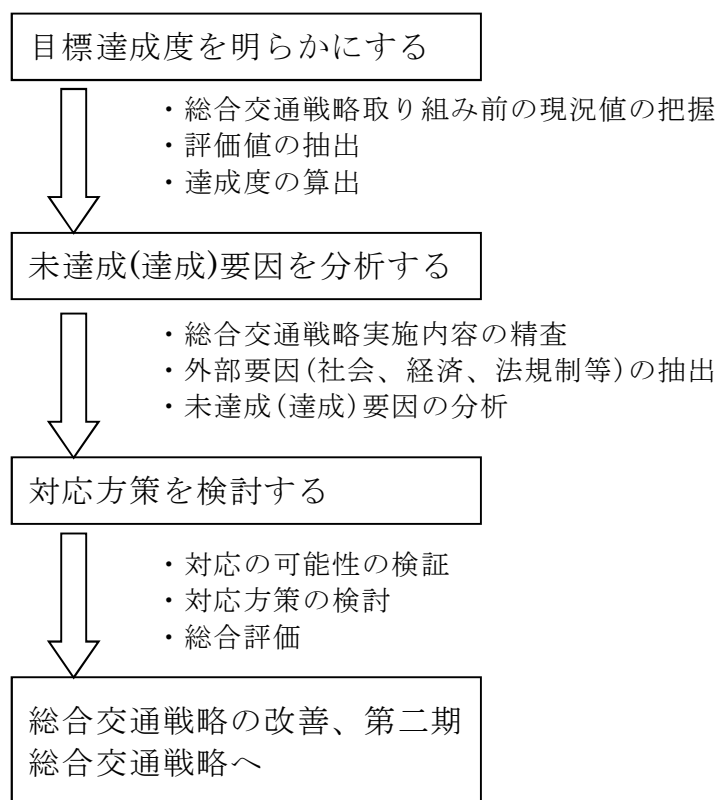


図 4-4 評価の進め方

次に、評価に際して、主なポイント・留意点は以下の通りである。

- ・ 評価の作業を厳密化しようとする、その考えが総合交通戦略への取組の意欲を減退させる可能性がある。作業可能な範囲、誰にも分かる範囲で評価が行われることを優先させる。
- ・ 「評価」は、改善を目的とするものであり、当事者の責任を問うものでは決

してないことを認識した上で、要因・理由の分析結果を活用することが望ましい。

- ・評価指標は既存統計資料のデータを使用するなど、できるだけ取得が容易なものが望ましい。
- ・評価値の抽出にあたり、現況値の算出と同様の手法、計測範囲、対象範囲で行う。
- ・都市や交通環境を取り巻く情勢や関連する情報をできる限り幅広く収集するために、様々な専門家の意見や第三者機関の活用を図ると良い。
- ・評価の経緯や内容は、市民の理解を得るために、可能な限りわかりやすい表現方法に努める。
- ・評価結果についての公表やパブリックコメント等を実施する。
- ・評価を進めやすくするために、総合交通戦略を立てる段階から明確な施策のロジックモデルを構築することが望ましい。

なお、戦略目標の達成状況の評価にあたっては、実施プログラムに位置づけた各施策の状況把握も重要であることから、各施策が予定通り進捗しているかの評価を行うことが望ましい。各施策の進捗状況の評価にあたっては、各施策の実施主体へ進捗状況に関するヒアリング等を行い、予定通り進捗しているか、進捗していない場合にはその理由と今後の対応方針について確認する。施策の進捗状況の確認結果を踏まえて、次年度（次期）における施策の見直し等を検討する。

また、評価の際に参考とすべき資料を表4-2に示す。

表 4-2 評価の際に参考となる資料及び概要

参考にする資料	概要
スマート・プランニング実践の手引き【第二版】	人の属性ごとの行動データをもとに、利用者の利便性や事業者の事業活動を同時に最適化する施設立地や回遊動線の構築を検討するための計画手法である「スマート・プランニング」の実践方法を取りまとめたもの。回遊性向上（空間形成、動線確保）や施設の配置、駐車場や駐輪場の配置等の効果を計測する際の項目や調査方法を参照。
まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン	まちの活性化と歩行者量の関係を検証するとともに、歩行者量の特性を踏まえ、その調査手法等を示したものの。 賑わい創出に係る取組の効果を計測する際に、歩行者通行量に着目した評価指標や調査方法を参照。
まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン	「歩く」ことの促進（歩数）と健康増進効果との関係性を整理し、関連する調査方法や分析の際の留意点を取りまとめたもの。 健康増進面の施策効果の計測に際し、評価指標や調査方法を参照。
都市構造の評価に関するハンドブック	現況及び将来における都市構造のコンパクトさを、生活の利便性、健康・福祉など六つの分野から多角的に評価する手法を取りまとめたもの。 地価や商業売り上げなどの地域経済への効果等を計測する際の項目や調査方法を参照。
都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き	総合交通戦略の立案及び施策実施時・実施後のモニタリングや、特定の交通課題に対応した都市交通計画立案などのために必要なデータを収集する機動的かつ効率的な交通実態調査と、そのデータを活用した事業・施策の効果分析等の検討や数値指標・数値目標の設定など交通計画の企画立案を支援するための手引きとして作成したもの。
まちなかの居心地の良さを測る指標（案）	歩きながらまちなかの状況を簡易に現状把握するためのツールとして、ハード環境（歩道・施設帯や沿道建物・広場・公園）、空間の快適性・魅力、人々の行動の多様性という三つの視点から指標を提示している。

<事例> 各種施策の進捗状況の評価に関する事例

● 継続的に各種施策の進捗状況を把握している事例：明石市

- ・ 各施策体系ごと及び地域別に施策の進捗状況を把握
- ・ 把握した進捗状況を、協議会において共有するほか、市のホームページで市民向けに公開している

(1) 各施策体系ごとの進捗状況

施策体系	項目数(個)					実施率 [(A)+(B)+(C)]/(D)
	実施中(A)	継続実施(B)	実施済(C)	未着手	計(D)	
1 公共交通を中心とした交通体系の構築	4	8	3	1	16	93.8%
2 利便性や安全性の高い交通環境づくり	8	14	19	3	44	93.2%
3 低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施	4	10	0	0	14	100.0%
4 活発な交流の促進	0	7	7	2	16	87.5%
5 公共交通とともに育む意識の醸成と実践	3	3	0	0	6	100.0%
総合交通計画全体の進捗状況	19	42	29	6	96	93.8%

施策体系3、5に関してはすべて実施中。

その他の施策体系に関しては概ね9割の実施率。

※総事業数は、1事業が廃止になったため90事業ですが、バス路線の再編検討等は複数の事業主体からの回答を集計しているため、合計は96事業となります。

(2) 地域別の進捗状況

地域	項目数(個)					実施率 [(A)+(B)+(C)]/(D)
	実施中(A)	継続実施(B)	実施済(C)	未着手	計(D)	
明石東部	3	3	12	1	19	94.7%
西明石	5	7	0	3	15	80.0%
大久保	3	8	5	0	16	100.0%
魚住	2	6	1	1	10	90.0%
二見	4	6	5	1	16	93.8%
市内広域	12	26	8	2	48	95.8%
合計	29	56	31	8	124	93.5%

全地域で高い実施率を示しています。

※事業が複数の地域にまたがる場合は、各地域で重複して集計しているため、合計は124事業となります。

出典：令和2年度明石市地域公共交通会議（第2回）資料7、明石市

<事例> 戦略目標の達成状況の評価に関する事例

● 次期戦略において前期戦略の振り返りを実施している事例：仙台市

・ 第1期戦略の策定から約10年が経過して策定した第2期戦略において、第1期戦略で設定したモニタリング指標に基づき数値で達成状況を評価し、第1期戦略の振り返りを実施している。

方針1 公共交通をさらに便利にします

(1) 鉄道を中心とした交通体系を構築します

数値は原則 H22 と H30 を比較、青塗りは望ましい方向に推移した値

モニタリング指標	指標値 (H22)	指標値 (H30)	結果
1) 公共交通に対する市民満足度	49.1 % (H24)	52.3 % (H30)	・東西線整備や仙台駅周辺の交通結節機能強化等により、公共交通を中心とする交通体系に対する満足度が上昇しました。
2) J R・地下鉄利用者数	323,077 人/日	481,826 人/日	・東西線開業により、利用者数が大きく増加しました。
3) 路線バス利用者数	163,223 人/日	146,251 人/日	・東西線開業により一時減少しましたが、その後は横ばい傾向です。
4) 新幹線乗車数	20,439 人/日	27,771 人/日	・東北新幹線の延伸や新青森駅開業等により、新幹線仙台駅の乗車数は、大きく増加しました。
5) 駅前広場整備進捗	70.1 %	91.3 %	・東西線開業に合わせて駅前広場の整備が進み、計画期間内に整備予定の駅前広場は完了しました。
6) 都市計画道路整備進捗	68.6 %	85.1 %	・着実に整備進捗しており、東西線関係路線の整備は完了しました。

(2) 利用しやすい交通サービスを提供します

モニタリング指標	指標値 (H22)	指標値 (H30)	結果
7) I C 乗車券普及率	地下鉄 86.9 % (H28) 市営バス 87.0 % (H28)	89.6 % (H30) 89.5 % (H30)	・icsca の導入や Suica との相互利用などにより、IC カード利用率が増加しました。
8) 100 円バス区間利用者数	1,808,854 人/年	1,786,107 人/年	・東西線開業後も、利用者数は概ね横ばいです。
9) 情報アクセス件数	30,285 件/日	7,574 件/日	・どこバス仙台へのアクセス件数は、東西線開業後に路線バス利用から地下鉄利用へ転換され減少し、その後は微増となりました。
10) バリアフリー進捗 (駅舎・車両)	J R 南北線 東西線 バス※ 駅舎：73 % 駅舎：100 % - 110 車両	駅舎：91 % 駅舎：100 % 駅舎：100 % 470 車両	・中野駅や岩切駅におけるバリアフリー整備が着実に進みました。未実施の駅舎は、福田町駅と国見駅です。 ・南北線駅舎はすべてバリアフリー対応となりました。 ・東西線駅舎はすべてバリアフリー対応により整備されました。 ・ノンステップバスの導入台数は着実に増加しました。

(3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

モニタリング指標	指標値 (H22)	指標値 (H30)	結果
11) 二酸化炭素排出量	2758 (t-C/day)	1883 (t-C/day)	・道路交通による二酸化炭素の排出量は、市全体で減少しました。
12) 自転車走行空間延長	0.7 km	2.8 km	・自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)、矢羽根表示などの整備により、整備延長が増加しました。
13) 主要駐輪場の駐車台数	8,327,681 台/年	8,747,371 台/年	・駐輪場の整備とともに、市営駐輪場の利用台数は増加しました。
14) P&R 状況	441 台	702 台	・東西線にあわせた P&R 駐車場の整備により H27 に大きく増加したものの、その後は泉中央地区の一部適用終了もあり微減となりました。
15) バスレーン設置延長	優先 専用 20,952 m (H24) 10,610 m (H24)	21,172 m (H30) 9,630 m (H30)	・H24 に優先レーンの整備が大きく増加。その後、東西線開業による道路交通状況の変化に対応するため、専用レーンから優先レーンに転換したことから、専用レーンの延長は減少し、優先レーンの延長が増加。
16) カーフリーデー参加者数	3,000 人	2,000 人	・公共交通等利用促進イベントの参加者数は減少しました。

方針2 都心の交通環境をもっと快適にします

(4) 都心の交通環境を改善します

数値は原則 H22 と H30 を比較、青塗りは望ましい方向に推移した値

モニタリング指標	指標値 (H22)	指標値 (H30)	結果
17) 都心部歩行者通行量	平日 34,865 人 休日 43,846 人	37,748 人 46,454 人	・都心部の歩行者通行量は、平日、休日ともに増加傾向にあります。
18) 都心部自動車交通量	978,071 台/12h (H20)	907,498 台/12h (H29)	・都心部の自動車交通量は、減少傾向にあります。
19) 道路空間の再構築延長	770 m (H26)	1,000 m (H29)	・計画期間内に整備予定の青葉通の一部区間(西公園通～東二番丁通)において、再整備が完了しました。
20) 青葉通の自動車交通量	192,780 台/12h (H20)	173,504 台/12h (H29)	・青葉通の自動車交通量は、減少傾向にあります。

(5) 安心して移動できる交通環境を整備します

モニタリング指標	指標値 (H22)	指標値 (H30)	結果
21) 自転車事故の削減	事故件数 1,083 件/年 死傷者数 1,099 人/年	640 件/年 650 人/年	・事故件数、死傷者数ともに、大きく減少しました。
22) 都心自転車道の自転車交通量	148,894 台/12h (H20)	61,395 台/12h (H29)	・都心部の自転車交通量は、減少傾向にあります。
23) バリアフリー進捗 (歩道)	10.3 % (H27)	39.8 % (H30)	・都心部における歩道のバリアフリー化は着実に進捗しています。

方針3 市民協働の取り組みで地域の足を確保します

(6) 市民協働により暮らしを支える地域の足を確保します

モニタリング指標	指標値 (H22)	指標値 (H30)	結果
24) 生活交通の運営団体数	2 団体	4 団体	・専門派遣制度や検討会開催、試験運行などにより、団体数は増加しました。
25) 路線バス 営業キロ・走行キロ	営業キロ 502.2 km 23,680 km/日 市営バス 584.2 km 39,188 km/日	【宮城交通】 511.2 km 17,904 km/日 【市営バス】 568.3 km 36,890 km/日	・営業キロ数については、市営バスは微減しましたが、宮城交通は微増しました。 ・実車走行台キロについては、市営バス、宮城交通ともに減少しました。
26) 生活交通の利用者数	坪沼地区 8,376 人/年 青山地区 4,024 人/年	5,623 人/年 -	・減少傾向にあります。

出典：せんだい都市交通プラン (R3.3)、仙台市

(3) 総合交通戦略の見直し（第二期総合交通戦略へ）

総合交通戦略は、短期間における重点的施策展開とその評価を経て、必要に応じて見直しを図っていく必要がある。都市を取り巻く社会情勢の変化やそれに応じた都市づくりの方向性の変化、あるいは目標達成により効果的な新たな手法・施策が開発される等、様々な要因を迅速に捉え、柔軟に改善していくことが望ましい。

見直しにあたっては、客観的で公正な評価、知見や見直しの要因等を公明正大にあらわし、市民・関係機関の理解と協力を得て、効果的に推進したい。

①見直しと継続的な取組の必要性

総合交通戦略は、これまでに何度も述べている通り、施策（パッケージ）の効果をより短期的に発現させ、正のスパイラルでもって都市交通環境を相乗的に改善させようとする狙いがある。

ところで、これまでにない社会・経済情勢の急速な変化、新たな価値観の創出、人々の活動の変化等によって、都市づくりの方向性も少しずつ変化していく。こうした背景の中、想定した効果が得られなければ、その原因を追究して効果が得られるように早急に改善しなければならないし、効果が発現したら次のステップに進んでいくことが求められている。

総合交通戦略はこれらの状況に対応していくためにも、なるべく短期間で施策展開を行い、定期的にその効果を検証しつつ、常に改善して継続していくことが必要である。

②第二期総合交通戦略に向けた見直しについて

早期に総合交通戦略に取り組んだ都市では、評価（Check）を経て、次の段階へ移行する時期にさしかかっており、当初の総合交通戦略の反省点（技術的、実務的）を見直し、次の総合交通戦略（第二期総合交通戦略）に反映させることが望ましい。都市によって、時点修正型の内容になるのか、重点転換型になるのかは様々であると予想されるが、いずれにおいても状況変化を踏まえ積極的に継続して進めていく必要がある。

特に、連携して取り組んでいる他の関係機関とは一層の協働意識を持てるように働きかけ、市民に対しても、総合交通戦略に対する理解と周知をさらに図っていくこと等で、着実かつ効果的な推進が期待される。

見直しを含めた第二期総合交通戦略の進め方は、実施期間や対象となる施策（パッケージ）が必要とする事業期間の長短にもよるが、総合交通戦略が集中的、重点的に施策展開し、短期的成果を得ることを目的の一つとしていることから、概ね5～10年程度が基本となる。また、より綿密な評価をしていくために、その中間時となる3～5年に中間評価を実施することが望ましい。

また、地区交通戦略（第5章に記載）のように、民間の動きに合わせ、少しずつ施策を改善しながら進めていくことも考えられる。その場合は、より短期間での評価、施策展開となることが想定される。

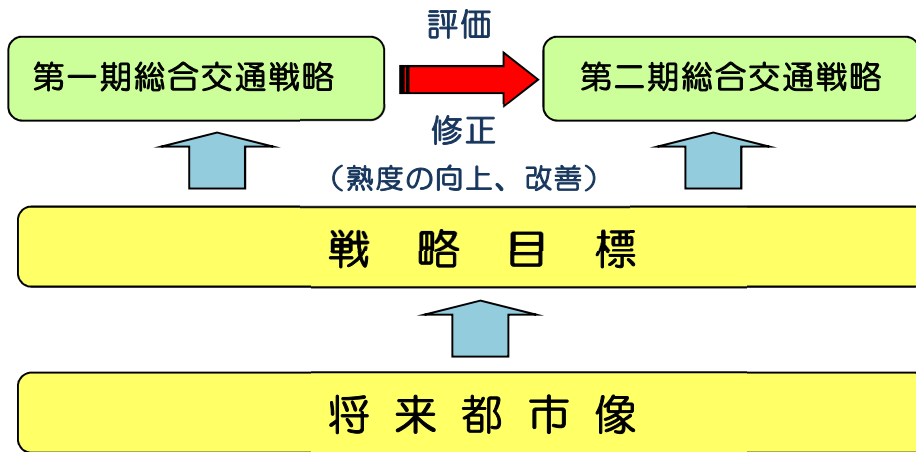


図4-5 総合交通戦略の進め方（将来都市像が変わっていない場合）

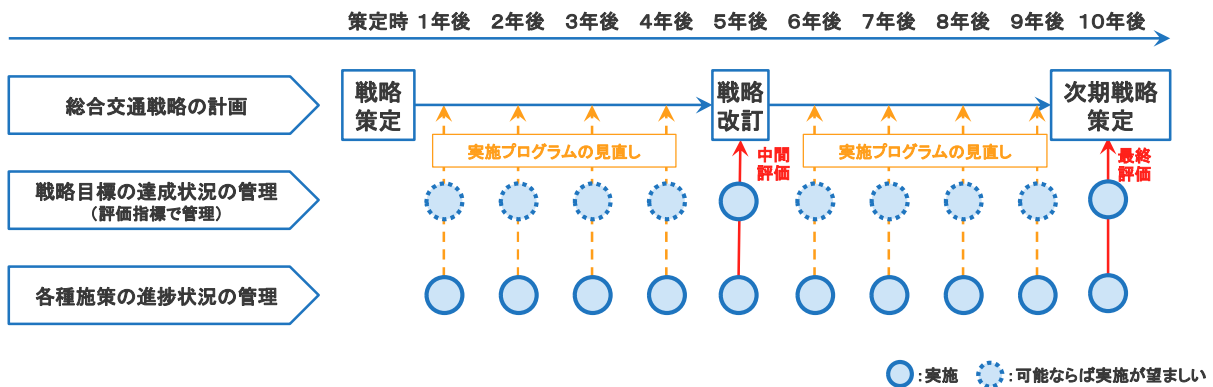


図4-6 総合交通戦略の進め方と見直しに向けたロードマップ（例）

＜事例＞評価プロセスに関する事例

●進捗管理と達成度評価を計画的に位置づけている事例：熊本都市圏

- ・ 施策の進捗管理を毎年行い、弾力的な見直し・改善を実施
- ・ 2022年度・2026年度には、成果指標で設定した目標値の達成状況の確認・評価を実施

西暦	都市交通 マスター プラン (2015年度～ 2035年度)	Plan	Do (事業の実施)				Check			Action	作業 部会	協議会
		総合交通 戦略	短期	中期	中長期	以降	進捗管理 (施策)	成果指標 管理	評価	見直し・ 改善		
2015年度	策定											
2016年度												
2017年度												
2018年度												
2019年度							●			●	△	△
2020年度		策定					●			●	△	△
2021年度							●			●	△	△
2022年度							●	●	●	●	◎	◎
2023年度							●			●	△	△
2024年度							●			●	△	△
2025年度							●			●	△	△
2026年度		次期戦略					●	●	●	●	◎	◎
以降												

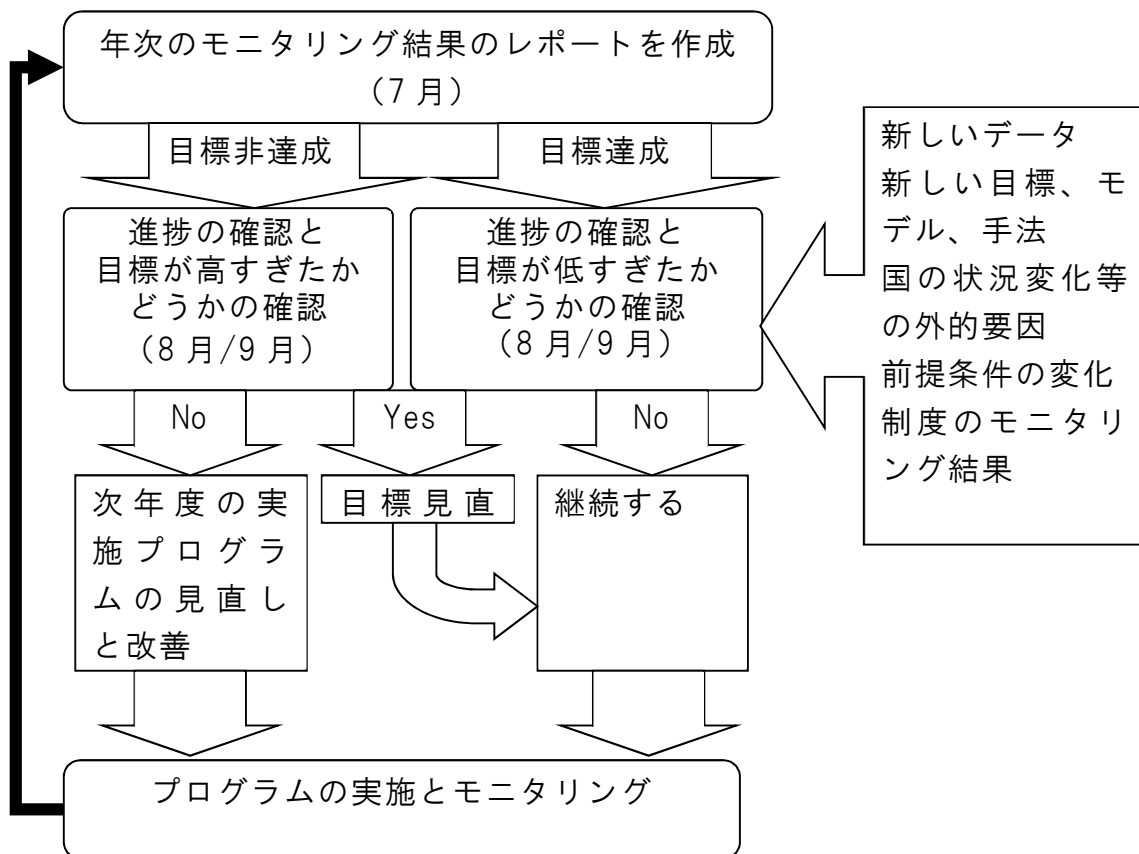
記号の説明 ●:管理、評価の実施 ●*:必要に応じて実施 ◎:開催 △:必要に応じて開催

出典：熊本都市圏総合交通戦略（H30.11）、熊本都市圏総合交通戦略協議会

<事例> 評価プロセスに関する事例（海外）

● 具体的な評価プロセスを位置づけ：マンチェスター

- ・ 各年の目標及び施策プログラムの評価プロセスを明記
- ・ 期末のモニタリング結果で目標値に満たない場合、工程及び目標設定の妥当性をレビューし、不適切であった場合は次年度の実施プログラムを見直す。
- ・ 目標値を満たす場合でも、さらに高い要求への対応が可能か確認し、可能である場合は目標設定を見直す。
- ・ 目標値の妥当性評価においては、新たなデータや目標設定モデルを用い、外部要因の変化等、あるいは実施スキームのモニタリング状況を踏まえた検討を行う。



Greater Manchester Local Transport Plan 2006-2011 より作成

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

Q： 評価・見直しを実施する協議会の運営上の課題や工夫は？

A： 各都市・地区の事例に見た協議会の運営上の課題や工夫は以下の通り。

- ・概ね予定通りに進んでいるが、再開発事業等民間の開発計画に左右されることが多く、土地利用施策との一体的な実施は難しい。
- ・策定から1年、一部着手した事業や実施へ向けた協議を開始した事業がある。一方、関係機関が目標を共有していると言えない状況も一部にあり、課題として認識。
- ・現在、取り組んでいる短期施策事業は、概ねスケジュール通り進んでいるが、短期的事業は、すぐに数値目標に結び付かない。
- ・行政が実施するものについては、着実に進展している。しかし、事業者が実施すべき、駅前広場でのバスの方面別化、バスの低床車両の増強などについては現時点で実施できていない。戦略にかかわる予算の確保と交通事業者との連携・役割分担に課題があり、施策の実施に遅れが生じてしまう。
- ・戦略にかかわる予算の明確化とあわせて、財源確保が必要であるが、厳しい財政状況の中で、これまでも増して予算確保が不透明となってきた。
- ・現在のところ補助金を活用し順調に推移している。事業の実施にあたりシステム補助制度など情報収集をしているが、費用や財源の課題が大きく、実施までに相当の期間を要しそうなものもある。
- ・事業として組み込めなかったものについては、実施主体の明確化と計画・検討の実施とし、関係機関調整を図るための組織づくりなどを行い、事業に向けたアクションを行う。
- ・評価・見直しを実施は、「総合交通戦略会議」を引き継いだ「推進協議会」が進行管理を実施する。
- ・戦略ごとという大枠の評価指標は考えているが、各施策ごと（事業ごと）の評価指標は特に考慮していない。どのタイミングで誰が実施するかについても今後の課題である。
- ・事業の進捗について毎年度確認することにはしていないが、市交通政策室が独自で評価していく。
- ・評価指数データについては、毎年公表。概ね10年を目途に評価を予定している。
- ・実施段階においては、進捗状況を把握し、公開するため、定期的なチェックが必要である。
- ・実施段階では、現在の協議会はそのまま設置したまま、管理も行う予定である。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

- ・「検討委員会」の体制をそのまま引継ぎ、「推進委員会」として実施している。推進施策についての具体的なことを検討する二つのワーキング部会を設置している。
- ・策定後、行政と事業者が相談する場を設けることができると事業推進上有効に働く。例えば、戦略策定がきっかけとなり、月に一度定期的に行政と交通事業者が相談する場を設けている都市があり、現在まで、ここでは費用負担の話や路線再編が話題となってきた。
- ・進捗管理を1年に1回程度に定期化することで、関係者への意識づけを図っている。
- ・個別施策の進捗状況について報告を行い、進捗が芳しくない場合には実態に応じたスケジュールの見直しを実施している。
- ・毎年アンケート調査を行うことは財源上厳しいため、既存統計データなど可能な範囲の指標についてのみ毎年の評価を行い、それ外の指標は見直し時などの節目に評価を実施している。

策定都市からのアドバイス（地方公共団体アンケート・ヒアリングより）

（関係者間の連携について）

- ・関係者・関係機関との調整、合意形成を常に図りながら戦略を策定することは大変ではあるが、一番大事なことだと実感した。
- ・協議会等で意見交換を行える場を数多く持つこと。
- ・「戦略策定協議会」を立ち上げる際、委員の方には「管理・運営」まで携わってもらうことを予め知らせておく方が良い。
- ・地域課題ヒアリングや説明会をそれぞれ市内24地区で実施し、市民の抱える懸案を確認した。そのため、交通事業者などへの説明に説得力を持てた。

（庁内体制について）

- ・戦略の施策を実施するためには、予算措置の観点から財政部局にも入ってもらう必要がある。
- ・戦略を進めるにあたっては、庁内で目標に向かって各課が信頼し協力できる体制づくりができたことが、策定後の事業実施に役立っている。

（市民の参画について）

- ・持続可能な公共交通を確保するためには、住民ニーズを十分に把握することと運営主体に住民参加を得ることが必要。
- ・市民に目指す都市交通の将来像を理解してもらうため、策定期から新聞等のメディアやホームページの活用等、市民への情報提供を行いながら策定を進めることが重要である。
- ・パブリックコメントを実施する前に、説明会等で直接の意見交換を実施し、戦略の目的、概念を説明することで、積極的な意見を得ることができた。
- ・市民に戦略の概念や施策を理解してもらうため、協議会やパブリックコメントの資料はわかりやすく市民目線で作成することが重要。

（施策の検討について）

- ・施策パッケージの検討を行う前に、総合的にまちづくりのあり方やビジョンを明確にすることによって、自ずと課題があぶりだされ、効果的な施策を検討することができる。
- ・交通分野だけの施策を進めるのではなく、それを支えるまちづくり（土地利用の誘導等）と並行して進めること。
- ・社会情勢の変化が著しく、変化や新しい制度等に柔軟に対応する必要があり、一度策定した戦略もある程度柔軟に見直せる仕組みを用意すべき。

第5章 地区交通戦略について

5-1 地区交通戦略とは

(1) 背景

総合交通戦略は、平成18年度の制度創設以来、全国で121地区（令和4年3月現在、策定中含む）において取組が進められ、各地で移動環境の改善など魅力ある都市・地域づくりに効果をあらわしてきたところである。

一方で、近年のまちづくりの動向を見ると、道路整備の進展などに伴い、都心部の自動車交通量が減少する中、「まちなか」における人間中心の都市空間づくりの必要性が謳われ、その取組が全国各地で急速に展開されてきている。自動車交通本位の街路空間を歩行者優先の空間に再構築したり、民間主導で低未利用地を魅力的な空間として利活用したりするなど、人々のアクティビティを高める都市空間の創出やそれら活動が、都市の魅力やエリアの価値向上につながるという認識が浸透してきている。

このように、「まちなか」の都市空間の創出が、ハード先行のまちづくりから脱却した新たな都市再生のムーブメントとなりつつあることから、こうした取組を単発で終わらせることがないよう、都市の中心拠点における目指すべきまちの姿を官民の関係者が共有し、民間呼応型のまちづくりを展開していくための方法論が求められている。

これらの状況を踏まえ、今後の総合交通戦略についても、「まちなか」において歩行者優先の街路空間を構築し、民間活動による利活用と連携し、魅力的な都市空間を創出していくための戦略づくりを推進していくことが重要である。

(2) 定義

地区交通戦略は、総合交通戦略のうち、都市の中心部といった「まちなか」や駅・駅前広場と周辺街区(駅まち空間)、居住誘導区域等にエリアを限定した、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるためのプログラムである。すなわち、民間のまちづくり活動と呼応し、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すための、「まちなか」等の限定したエリアにおけるまちづくりの方向性と解像度の高い交通施策を位置づけるための計画制度である。

(3) 地区交通戦略の範囲

地区交通戦略は、都市圏や市域を対象とした総合交通戦略の範囲に内包される形で設定することや、総合交通戦略そのものを特定の地区を対象とした地区交通戦略とすることも考えられる。さらに、複数の中心拠点を有する都市などでは、一つの市域において複数の地区交通戦略を計画することも考えられる。

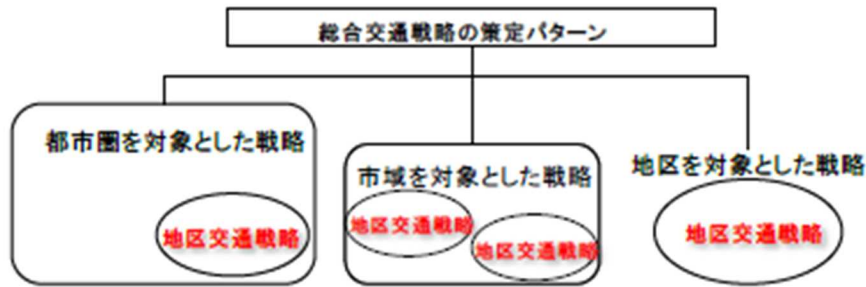
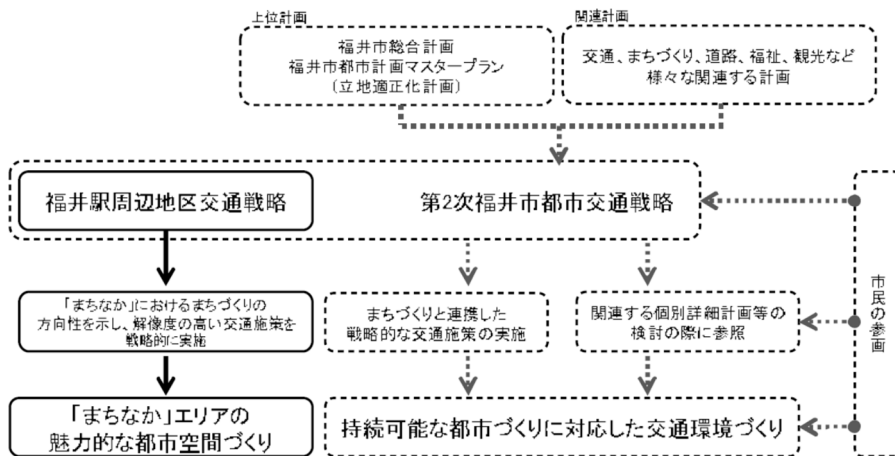


図 5-1 地区交通戦略の策定パターン

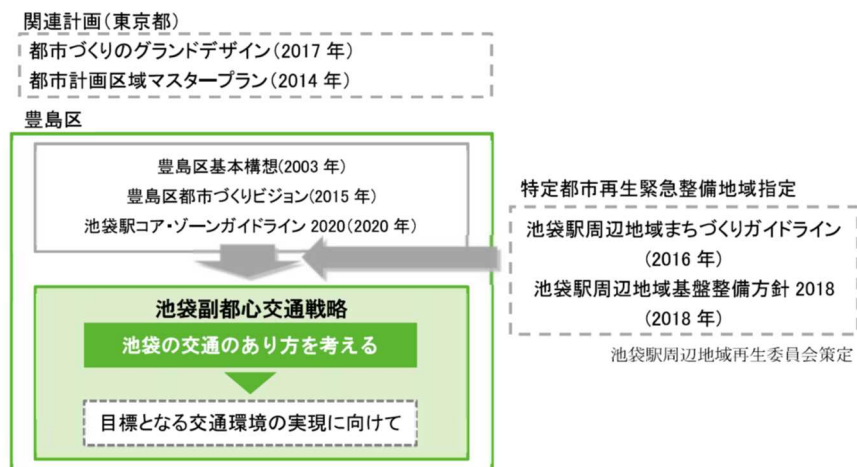
<事例> 地区交通戦略の策定パターン

●市域全域を対象とした総合交通戦略の中に内包された地区交通戦略の例：福井市



出典：福井駅周辺地区交通戦略（R3.12）、福井市

●総合交通戦略そのものを地区交通戦略とした例：豊島区



出典：池袋副都心交通戦略 2020 更新版（R2.3）、豊島区

5-2 構成する要素

地区交通戦略は、総合交通戦略のうち、エリアを限定したきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画であることから、総合交通戦略で定める項目（P.7参照）に加え、対象エリアの考え方やモビリティの実態、具体的な街路の役割分担など、より細かい検討を踏まえて構成される必要がある。特に、地区交通戦略を構成する要素として望ましい項目を以下に挙げる。

(1) 対象エリア

エリアの価値向上を目指すための範囲を設定する。

(2) まちづくりのビジョン

まちづくり活動を行っている民間を巻き込み、行政と民間とが共有する、対象エリアにおけるまちづくりのビジョンを策定する。

(3) 民間によるまちづくり活動やモビリティの実態

民間の創意工夫による空間構築や空間活用などのまちづくり活動の動向と、対象エリアの移動環境や様々な交通モードの実態を把握する。

(4) ストリート（街路）の性格づけ

人や車の流れに関する客観的なデータに基づく分析結果を踏まえ、きめ細やかな交通計画と街路の使い方について検討する。

(5) 戦略目標

まちづくりのビジョンの実現に向けて達成すべき目標を定める。

(6) 評価指標と数値目標

戦略目標の達成状況、取組の効果を的確に表す評価指標（K P I）とその目標値となる数値目標を設定する。

(7) 具体的な取組

戦略目標を達成するための戦術的な取組（施策パッケージ）を位置づける。

(8) 実施プログラム

施策パッケージを戦略的に展開するために、各取組の役割、内容、時期等を位置づけた短中期的な実施プログラムを作成する。

(1) 対象エリア

地区交通戦略は、歩行者中心の取組を展開し、「まちなか」の賑わいを創出させたい地区や、ゆとりのある一体的な空間への再構築を図る駅まち空間等、きめ細やかな整備を戦略的に進めるためのエリアを対象として設定するものである。対象エリアを設定する際には、客観的なデータに基づく交通処理（通過交通の排除や駐車場の適正配置）の考え方、アクティビティの向上に資する民間のまちづくり活動との連携可能性、立地適正化計画などの関連する都市計画との整合性を考慮することが望ましい。

下記は、平成29年度以降に策定された総合交通戦略のうち、地区を対象エリアとして設定している6事例の対象範囲の面積を示したものである。

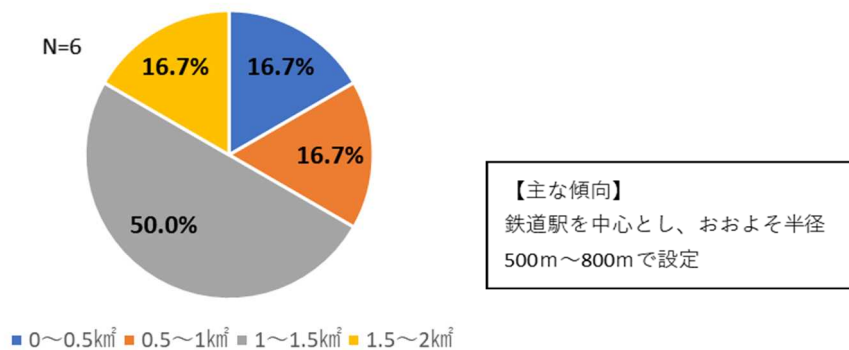
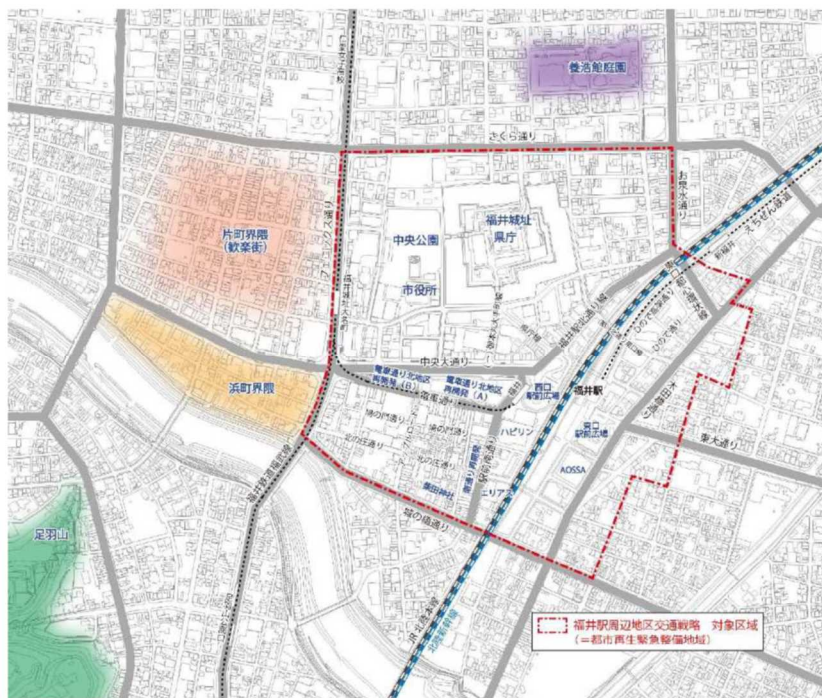


図5-2 地区を対象とした総合交通戦略の対象範囲の面積（6事例）

<事例>地区交通戦略の対象エリア

- 面積0.5~1km²程度、鉄道駅周辺の歩行者ネットワークを中心に地区交通戦略のエリアに設定：福井市



出典：福井駅周辺地区交通戦略（R3.12）、福井市

(2) まちづくりのビジョン

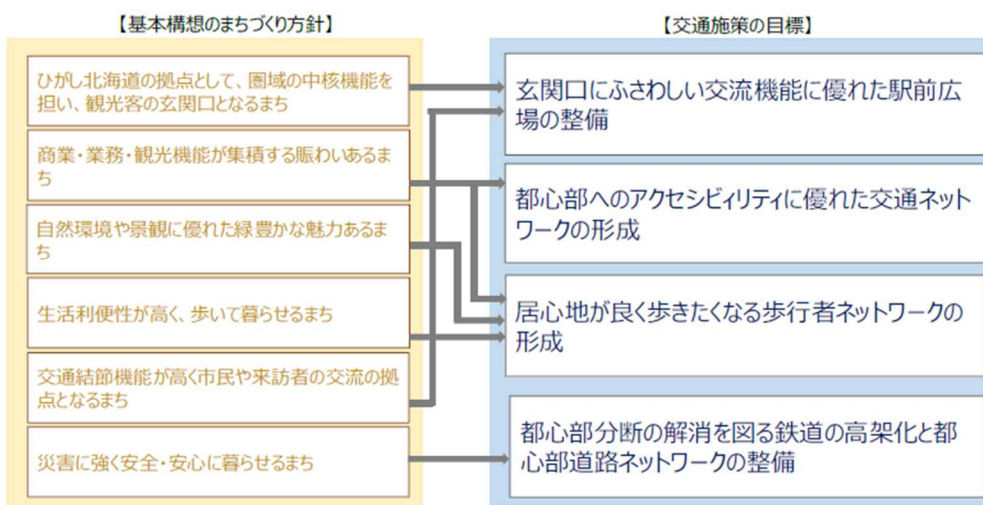
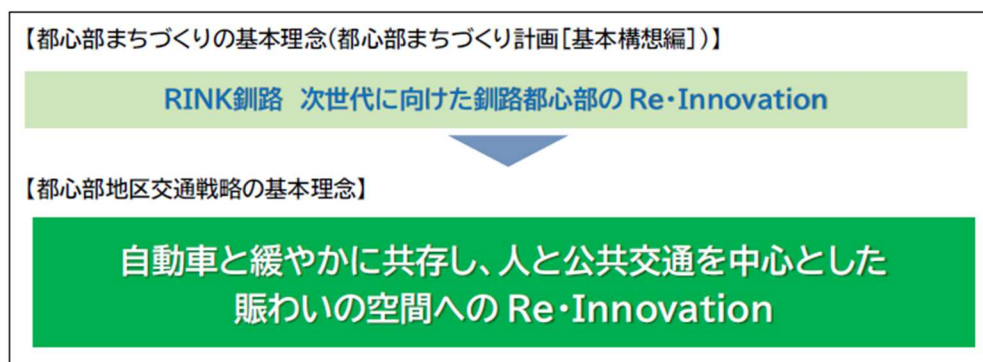
総合交通戦略が都市圏や市域の将来都市像の実現に向けて必要となる都市交通施策に戦略的に取り組むものであると同様に、地区交通戦略は対象エリアにおけるまちづくりのビジョンの実現に向けて必要となるきめ細やかな都市交通施策に戦略的に取り組むものである。

対象エリアにおけるまちづくりのビジョンは、都市全体の中で当該エリアがどのような位置づけや役割を担うべきかという視点を持ちながら、都市計画マスタープランや立地適正化計画など、行政のまちづくり方針と整合を図る必要がある。

また、都市再生の面からも、民間の担い手が主体となったエリアの未来ビジョンの策定や社会実験、これから民間まちづくり活動に取り組もうとする者に対する普及啓発事業の支援などが始まっていることなども踏まえ、行政と民間のまちづくり活動主体が連携してまちづくりビジョンの策定に取り組むことが重要である。

<事例>地区交通戦略に位置づけられるまちづくりのビジョン

●同じエリアのまちづくり計画の将来像から地区交通戦略の基本理念を設定：釧路市



出典：都心部地区交通戦略（R3.3）、釧路市

(3) 民間によるまちづくり活動やモビリティの実態

まちの賑わいづくりや人中心の「まちなか」づくりなどを目的に、民間の創意工夫による低未利用地やストリート、広場などの空間活用、建築物のリノベーションによる利活用といった取組が全国的にも広まっている。地区交通戦略では、これらの取組と連携して、より積極的な展開が図れるように交通分野からサポートできることが大きな特徴の一つである。したがって、こうした民間によるまちづくり活動の動きを早期に把握し、関係者とのつながりが持てるよう行政がアプローチしていくことで、官民連携による地区交通戦略を活用したタクティカル（戦術的）なアクションが可能となる。

また、地区交通戦略では、対象エリアの街路ごとのモビリティに関する現状や課題、問題意識を官民で協議し、実効的な施策展開を組立てることが重要である。なお、実態把握については可能な限り客観的なデータ収集を行うことで、合意形成やタクティカルなアクションの施策評価に活用することが重要である。

以上のことから、地区交通戦略の策定にあたっては、エリアにおける民間によるまちづくり活動の動向やモビリティの実態を的確に捉え、効果的な施策のアイデアやプログラム構築を官民連携で取り組むことが望まれる。

<事例>タクティカルな取組の事例

●交通規制や車線のスラローム化により、道路空間再編の社会実験を行っている事例：宮古市

市道末広町線無電柱化推進事業

市道末広町線の交通社会実験について

「住・用・遊」のびびり創出を目指す宮古市

(1) 背景

① 市道末広町線の課題

現状の市道末広町線には、歩道が設置されておらず、路側帯をカラー舗装で塗り分けることで、歩行空間として区別しています。歩行空間に電柱があることや、来訪・荷捌きの車両が歩行空間を跨いで停車することで、歩行空間が占用・分断されており、歩行者は車道部に大きくはみ出して通行する状況が確認されています。

課題

- ① 歩行空間が狭い
- ② 歩行空間を遮るように電柱が建設されている
- ③ 来訪・荷捌き車両が無秩序に停車している

▲歩行空間の状況

▲電柱の設置状況

▲来訪・荷捌き車両の停車

② 市道末広町線の将来像

市道末広町線では、歩行者優先の道路への転換を図り、賑わいや魅力の創出に繋がる「ひとを中心に据えた道路」の実現を目指しています。

将来像

- ① 宮古市のメインストリートである末広町線をコミュニティ道路として整備する
- ② 段差や電柱など障害物がなく歩行者が安心・安全に利用できる道路空間とする
- ③ 電線類の地中化や景観性に優れた舗装で整備し景観及び環境の確保を図る

③ 整備の基本方針と社会実験による検証

課題解決と将来像の実現のため、以下の基本方針を定めました。特に、スラローム化は、道路線形が変化するため、社会実験の実施により、効果や影響について検証しました。

基本方針

- ① 終日一方通行による歩行空間の確保
現状の時間帯（7～20時）一方通行から終日一方通行化に規制を変え、車道幅員を1車線に制限し歩行空間を確保する。
- ② 歩きやすく段差のない道路の整備
道路面はフラットな構造とするともに電線類地中化、道路美装化を行い歩行者の安全性と道路景観の改善を図る。
- ③ スラローム化による走行速度の抑制
車両走行速度の抑制のため、車道空間はスラロームとする。また、車道幅員の制限及びスラローム化を実施した場合でも、路線バスの走行性及び定時運行を維持する。

(2) 社会実験の概要

① 社会実験の実施項目

社会実験は、2019年と2020年に実施しました。実験では、スラロームを再現し、スラローム化に伴う交通量・走行速度・車両の停車状況を検証するとともに、通行した利用者、バス・タクシー事業者等を対象にアンケートを実施し、快適性・安全性について分析しました。

スラロームの線形を再現

交通量・走行速度・車両駐停車調査

聞き取り・アンケートによる
快適性・安全性調査

② 2019年の社会実験における課題

2019年の社会実験により、以下の課題が浮き彫りとなりました。

実験で得た課題

- ・歩行者とクルマの距離（接近しすぎて危険）
- ・歩行空間の広さ（2mでは狭い）
- ・スラロームの線形（クルマが迫ってくる恐怖感がある・カーブがきつい）
- ・自転車の安全性（歩行者・自動車との対向が危険）

以上の課題を踏まえ、歩行者の安全性とクルマの走行性を改善するため、歩行空間の拡幅及び緩衝帯の設置やスラローム線形の緩和等の修正を行うこととし、2020年3月に「市道末広町線整備基本計画」を策定しました。2020年の社会実験では、基本計画を現地に再現し、2019年と同様の実験を実施しました。

当初計画 (2019年実験)

スラロームの拡幅 2.0m
2.0m 3.0m 2.0m

基本計画 (2020年実験)

速度抑制帯 (交差点部の青色) (歩行者の歩幅は再現しない)
スラロームの拡幅 1.0m
2.5m 3.0m 2.5m
緩衝帯を設置 0.5m

出典：末広町通り交通社会実験の結果について 宮古市都市整備部都市計画課 (R2.12)

<事例>ミクロな交通実態の把握に関する事例

●GPSを用いた人流データ取得の社会実験の事例：静岡市

背景・目的 「人流データ」を使い、**タクティカルアーバニズム**を実践する

- ・まちの空洞化や来街者の減少により、まちなかの賑わいが失われている
- ・官民で様々な取組を行っているが、従来のまちづくりはお金も時間もかかる
- ・社会情勢も市民のニーズも移り変わりのペースが速い

→ 小さなアクションから始め、**データを活用した検証・検討を繰り返しながら**、時代やニーズに柔軟に対応するしなやかなまちづくりをおこなう=**タクティカルアーバニズム**

Wi-Fiパケットセンサを用いた人流データは、取組の効果を“広範”かつ“今までより簡易”に計測・分析が可能
産官学民の連携のもと、**人流データの取得・分析・活用を社会実装**していくことを目指す

対象地域 静岡中心市街地 = 静岡市立地適正化計画の都市機能誘導区域

■ 取り組む課題

地域課題

静岡中心市街地の空洞化と回遊の減少

解決策

人流データに基づく適切なストック利活用



取得・分析 人流データとして「量・滞在時間・回遊・属性・移動速度」を取得

① Wi-Fiパケットセンサ ▶▶▶ 滞在時間・速度・回遊

- ・中心市街地の要所40箇所にWi-Fiパケットセンサ(右写真)を設置

② カメラ画像解析 ▶▶▶ 量

- ・センサと比較可能な数箇所にカメラを設置

③ 携帯電話位置情報 ▶▶▶ 属性

- ・センサ周辺の性別・年代別割合等が分かるデータを購入

④ 手動カウンター調査 ▶▶▶ 量・属性

- ・11月の休日に来街者調査を実施



実施体制

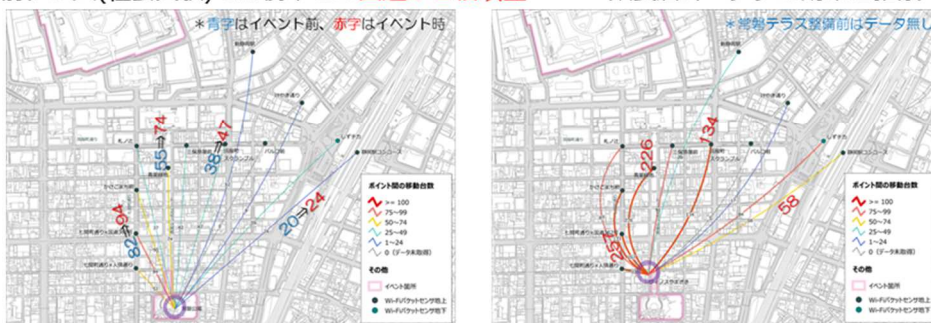
産
学
官

中心市街地活性化協議会
I Loveしずおか協議会
法政大学
静岡市
昭和設計㈱

分析結果 中心市街地の課題を見える化し、イベント等の効果を把握できる可能性

公園内のイベント時には、街中との回遊が約**1.3倍増加**
公園前テラス(社会実験)では街中との回遊が**2倍以上**

公共空間の居心地向上と隣接地に飲食店オープンの効果と推察



「人流データ」の有効性

- **タクティカルアーバニズム実践のキーテクノロジーとして「人流データ」は活用できる**
- **人流データに基づく適切なストック利活用で、中心市街地空洞化と回遊減少を改善できる**

出典：静岡中心市街地における人流データ社会実験の概要
静岡市建設局道路計画課 HP (R3. 7)

(4) ストリート（街路）の性格づけ

地区交通戦略において、人中心の「まちなか」づくりに向け、エリア内のストリート歩行者優先又は専用の空間に再構築するなどの施策展開を検討する場合は、エリア内のストリートの特性や利用実態を十分に把握し、分析した上で、まちづくりビジョンに基づくゾーニングに応じてストリートを階層的に特色づけ（性格づけ）、各ストリートの利活用等に関する考え方を設定することが重要である。

このストリートの性格づけについては、ストリートが持つ、人やモノが公共交通、自動車、自転車、徒歩など様々な手段で移動する「リンク（通行）機能」と、休憩や飲食、パフォーマンスなど様々な活動を行うことができる「プレイス（滞在）機能」の二つの機能を総合的に捉え、各ストリートの空間配分を検討する方法があるが、地区交通戦略を検討する際にはこれら二つの機能とともに、エリアの都市活動を支える上で不可欠な荷捌きや人々の乗降などの車両の駐停車の場として「沿道アクセス機能」についても、ストリートの重要な機能として適切に検討することが重要である。

上記を踏まえると、例えば、「まちの賑わいの中心となる歩行者・滞在者が優先（専用）されるプレイス機能の高いストリート」、「自動車と自転車などの短距離モビリティの主要な回遊ルートとなるリンク機能の高いストリート」、また、「地区へのアクセス交通と物流交通を処理する沿道アクセス機能の高いストリート」などといった性格づけが考えられる。

ストリートの空間配分のデザインについては、対象エリア全体のまちづくりビジョンを踏まえたデザインの統一化を図りつつ、複合的な要素を組合せたデザイン検討を行うケースも考えられる。



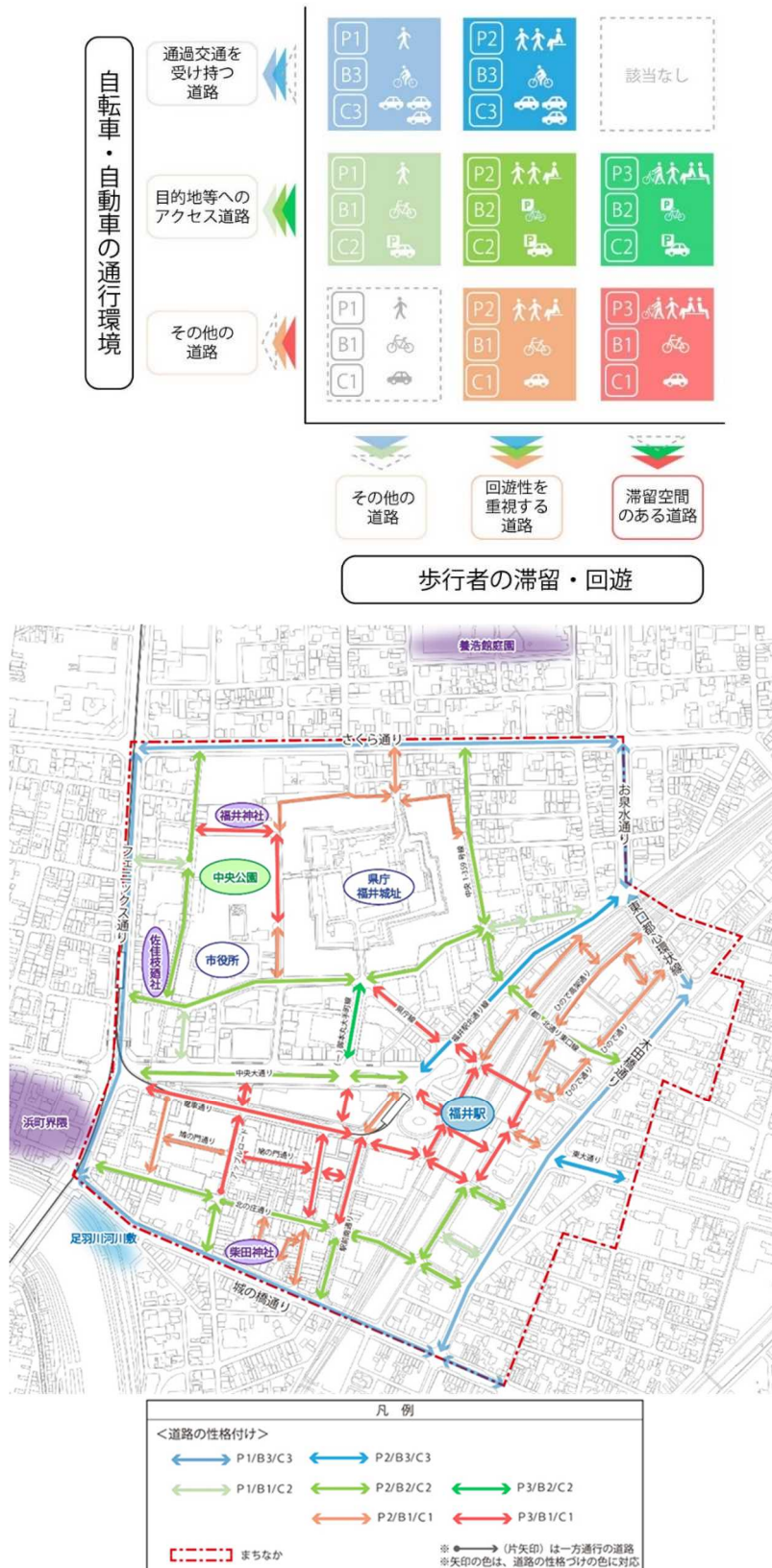
図 5-3 道路の機能

出典：ストリートデザインガイドライン—居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書—（R2.3）

国土交通省都市局・道路局

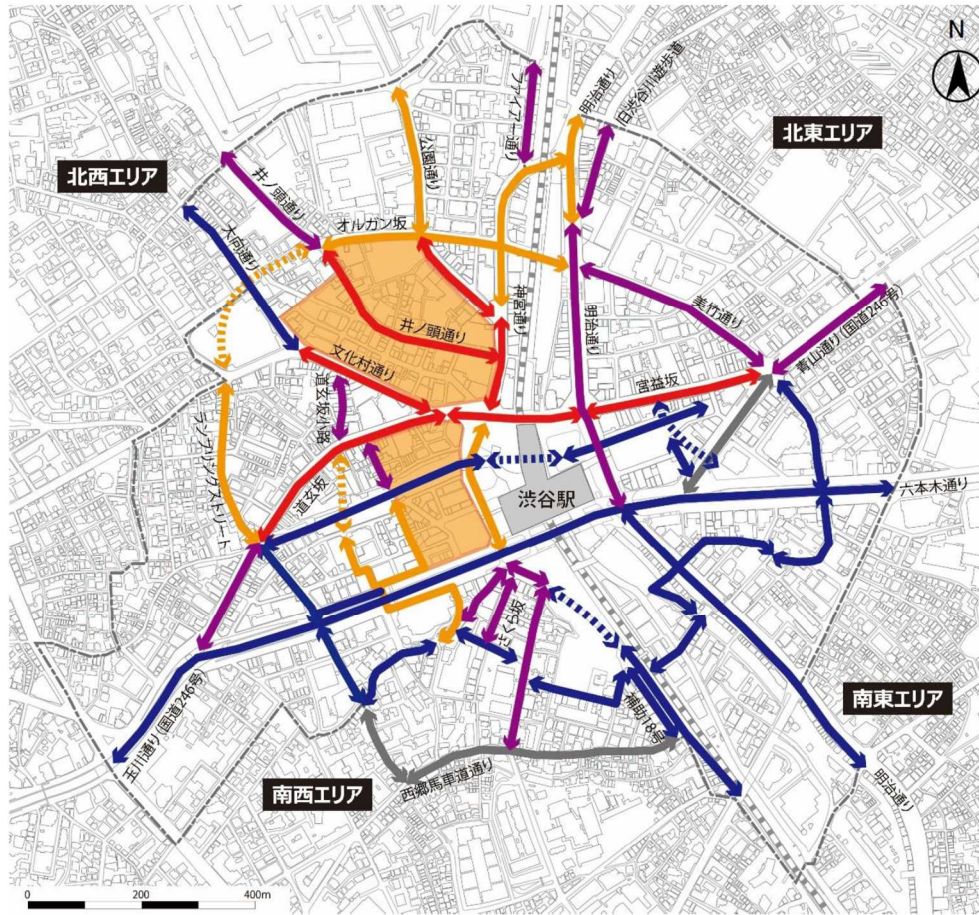
＜事例＞地区交通戦略における街路の性格づけ

●リンク（通行）機能とプレイス（滞在）機能に基づいた道路の性格づけの事例：
福井市



出典：福井駅周辺地区交通戦略（R3.12）、福井市

●歩行者ネットワークの路線特性に基づく分類の事例：渋谷区



凡 例	分類①-A 多様な利用を担う路線【重要路線】 <ul style="list-style-type: none"> ● 通行機能の確保が特に必要な路線 ● 回遊機能、滞留・休憩機能を積極的に確保 	分類①-B 多様な利用を担う路線 <ul style="list-style-type: none"> ● 通行機能の確保が必要な路線 ● 回遊機能、滞留・休憩機能を確保
	分類②-A 来街者を中心とした路線【路線】 <ul style="list-style-type: none"> ● 通行機能の確保が必要となる路線 ● 回遊機能を確保 	分類②-B 来街者を中心とした路線【集まるエリア】 <ul style="list-style-type: none"> ● 通行機能の確保が課題となる路線（②-A）が集まるエリア ● 回遊機能、滞留・休憩機能を確保
	分類③ 通勤・通学者を中心とした路線 <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学者の日常的な利用が多い路線 ● 通行機能を最優先に確保 	分類④ 居住者を中心とした路線 <ul style="list-style-type: none"> ● 居住者の日常的な利用が多い路線 ● 通行機能を確保しつつ、安全対策にも配慮が必要

出典：渋谷駅周辺地域交通戦略（R2.3）、渋谷区

(5) 戦略目標

総合交通戦略同様、地区交通戦略の戦略目標は、対象エリアのまちづくりビジョンを見据えた上で現状把握と喫緊の課題を踏まえて導かれる必要があり、その具体的な表現にあたっては、地区交通戦略の意図、戦略性を端的に示されていることが望ましい。

特に、地区交通戦略においては、エリアのまちづくりのビジョンと様々な交通施策とのつながりをより強く意識し、そのつながりをわかりやすく表現できる目標を設定することが重要であるため、移動の円滑化、安全・安心、快適性など、交通に直結する目標だけでなく、エリアの一体性や賑わい、環境、防災など、まちづくりビジョンに応じたアウトカムの成果目標も含め、柔軟に検討することが重要である。

<事例> 地区交通戦略における戦略目標の事例

●安全・安心、市街地活性化、環境、快適などの視点で設定された戦略目標：岡崎市

基本目標	成果目標 (アウトカム)	現況値	目標値
基本目標Ⅰ 人にやさしく 安全安心な 交通体系の 整備	まちなかの主要バス停等での待ちやすさ	30%	バス利用者の満足が半数を上回る
	まちなかの自転車による移動のしやすさ	31%	市民の満足が半数を上回る
	まちなかの歩道の安全性	32%	市民の満足が半数を上回る
基本目標Ⅱ まちの魅力を 高め活気づ ける交通体 系の整備	まちなかの自転車・歩行者通行量	19,264人	27,000人 (40%増)
	まちなかの移動のしやすさ	44%	バス利用者の満足が半数を上回る
基本目標Ⅲ 環境にやさ しい交通体 系の整備	まちなかの自動車利用割合	61% (第4回PT調査現況値)	第5回PT調査 現況値より3%削減
	CO2排出量の削減(市全体運輸部門)	591千t-CO2	374千t-CO2
基本目標Ⅳ 円滑で快適 な交通体 系の整備	まちなかの混雑時平均旅行速度	混雑区間の 平均旅行速度 16~19km/h	混雑区間の 平均旅行速度 20km/h以上
	バスの定時性(5分以上遅延する便の割合)	14%	10%以下
	まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさ	48%	バス利用者の満足が半数を上回る

出典：岡崎市まちなか総合交通戦略（H23.3）（※R4.3時点で計画は完了済み）、岡崎市

(6) 評価指標と数値目標

総合交通戦略同様、地区交通戦略も戦略の実施による目標の達成状況や施策実施の効果を的確に表すものであり、市民や交通利用者等の理解を得るため、定量化できるわかりやすい評価指標を設定し、その評価指標に基づく具体的な数値目標を掲げる必要がある。

特に、地区交通戦略においては、よりタクティカルな取組や短期的なアクションが含まれているケースが多いことなどから、評価指標はモニタリングや調査の頻度を高め、数値目標は連動して短期的な年次設定を行うなど、状況に応じて取組内容の見直しなどを早期に柔軟に行っていくスタンスや体制づくりへの配慮も必要である。

また、後段の5・5項にある通り、国の交付金等を最大限活用して地区交通戦略を実施していくためには大臣認定を受けることが望ましく、その必要条件として、指定されているKPI指標を設定する必要があることに留意されたい。

<事例> 地区交通戦略における評価指標と数値目標の事例

● 交通戦略の評価の考え方と評価指標に用いるデータを明確に整理している事例：渋谷区

取得目的	将来像実現の達成度合いを検証	施策実行状況及び効果を検証 (街の状況を把握するモニタリング)
考え方	● 将来像実現に向けた達成状況の把握などのために取得するデータ	● 施策の実行状況に応じて、その効果を計測するために取得するデータ ● 街の状況の変化を捉えるために、全体的な傾向を把握するために必要なデータ
データ例	○ 意識調査データ ・ 歩きやすさの変化 ・ 安心、安全性の変化 ・ 立ち寄り箇所数、滞在時間の変化 ・ 街に対する満足度の変化 など	○ 歩行者交通量 (路線別、時間帯別、平休日別) など
		○ 自動車交通量調査 ○ 渋滞量 (交差点、単路部) など
		○ 駐車場設置箇所、分布 ○ 駐車場利用台数、利用割合 ○ 路上駐車台数 など
取得頻度	【5年程度が経過した際に取得】	【定期的に取得】 ※ 施策実施箇所は、別途個別に取得
取得方法	WEB調査、アンケート調査 など	実態調査、ビッグデータ活用 など

出典：渋谷駅周辺地域交通戦略 (R2.3)、渋谷区

●戦略目標と数値目標を明確に紐づけている事例：豊島区

2-3. 数値目標

本戦略の数値目標は以下のとおりです。設定した指標は策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。

目標年度は、策定時点の2010年から25年後（2035年頃）とします。

駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまちの実現

- 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数*
 - 池袋駅周辺の歩行者数
 - 住民・来街者の満足度
 - 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間
 - 小売業の年間商品販売額
- ※自駅乗降客数：鉄道間の乗り換え客を除く乗降客数。

表 2-1 数値目標

指標	策定当初 (2011年11月)	最新値	目標値
(1) 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数 ※1	[2010年度値] 494千人/日	[2015年度値] 504千人/日	600千人/日 (2010年比で2割増加)
(2) 住民・来街者の満足度 ※2	[2010年度値] 21.5%	[2019年度値] 39.9%	満足度の向上
(3) 池袋駅周辺の歩行者数 ※3	—	[2017年度値] サンシャイン通り： 51,100人/12h 南北区道： 36,700人/12h [2016年度値] グリーン大通り： 24,600人/12h	平均値で 2割増加
(4) 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間 ※4	—	[2019年度値] 116分/人・日	滞在時間の増加
(5) 小売業の年間商品販売額 ※5	—	[2014年度値] 1.96百万円/㎡	販売額の増加

出典：池袋副都心交通戦略 2020 更新版（R2.3）、豊島区

(7) 具体的な取組

総合交通戦略同様、地区交通戦略に位置づける具体的な取組は、戦略目標を達成するための効果的な施策を適切に組み合わせパッケージ化し、一体的に推進することにより、相乗的な効果を発現させていくことが重要である。

施策のパッケージ化は、都市・地域交通戦略推進事業によって行う都市交通施策に限らず、民間活動によるタクティカルな施策や都市交通施策と一体となって行うまちづくりの様々な施策を包含して構築する。エリアのまちづくりのビジョンを実現するため、各施策が単一的に効果を発現させるのではなく、パッケージ化された施策を有機的に連携させることで、より適確な効果を着実に発現させ、これを戦略的に実行していく組立てが重要なためである。

例えば、地区交通戦略の主要な取組の一つとして想定される「賑わいのある人中心のストリートへの再構築・利活用の実現」に向けた施策パッケージを検討する場合、以下のような具体施策が挙げられる。

表 5-1 賑わいのある人中心のストリートへの再構築・利活用の実現に向けた
施策の例

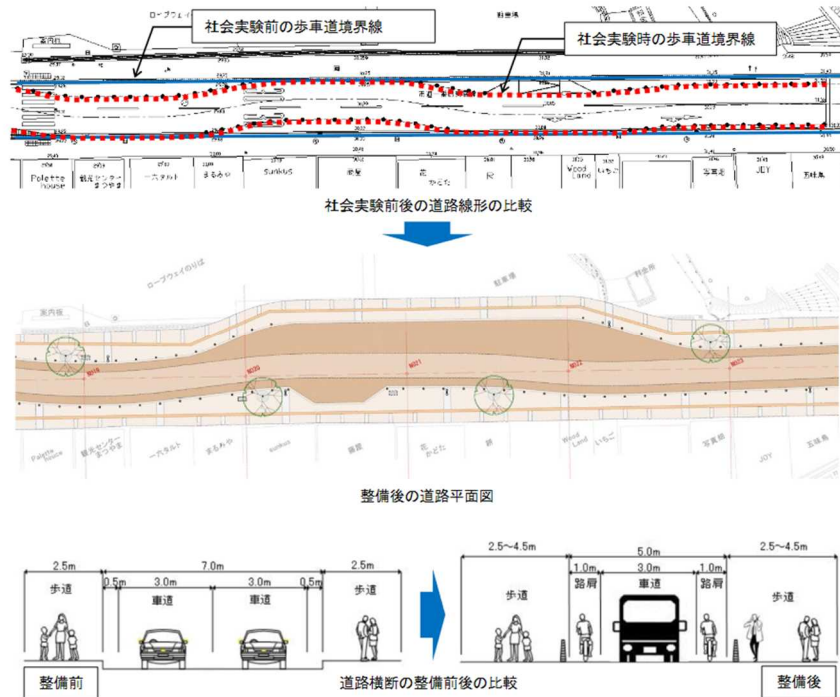
施策名	概要
ストリートの断面構成変更の社会実験と検証	車線の削減による交通流の影響評価を行う社会実験等
利活用方策を検討するための活動組織づくり	ストリートと沿道広場等による一体的な滞在空間創出の社会実験や継続的な取組を推進する体制の構築等
自動車交通を抑制するための交通コントロール施策	シケイン、スラローム、狭窄など車道線形の改良やハンブ、ライジング・ボラード、スムーズ横断歩道などの物理的デバイスの設置、交通規制措置等
沿道商業ファサードの改善	街並み協定や地区計画等の策定、それに伴う改修事業等
ストリートの利活用に関する仕組みづくり	国の事業制度を活用した利活用活動に関する枠組みの構築等
駐車場の適正配置・整備	駐車場配置適正化区域設定に基づく駐車場適正配置の各種事業展開等
公共交通関連施設の整備	LRT・BRT・幹線バス等の路線及び停留場の整備等
共有交通ポート、駐輪場等の整備	モビリティ・ハブ、シェアバイクポート、マイクロ・モビリティポート、駐輪場・駐輪ラック等の整備
居心地の良いストリートのデザイン・整備とマネジメント	ファサード、ストリートファニチュア、植栽等を含むトータルデザインに基づくストリートの改良、再構築や維持管理の仕組みづくり等
歩行者情報提供システムの構築	インフォメーションセンターの整備、歩行者用案内サイン、エリア情報提供システムの設置等
モビリティ・マネジメント施策	公共交通利用促進、共有交通利用促進、非自動車利用者インセンティブの付与等
ストリート沿道の公共サービス施設等の配置	低未利用地を活用した行政の各種窓口や観光・まちづくり情報施設の設置等

このように、賑わいのある人中心のストリートへの再構築・利活用の実現等の取組を展開する上で必要となる都市交通施策を、エリアで活動する民間団体やまちづくり法人、事業者、住民と行政が一体となって、取り組んでいくことで、地区交通戦略が目指す、民間活動による利活用と連携した、魅力的な都市空間の創出につながる。

<事例> ストリートの断面構成変更に関する社会実験の事例

- 歩行者優先の道路空間の再配分に関する社会実験後、実際に車線を減らし、賑わい創出、地価上昇などの結果が出ている事例：松山市

松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）



出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集「松山市ロープウェイ通り」（H26.5）、国土交通省

<事例> 自動車交通を抑制するための交通コントロール施策の事例

- 道路を役割に応じてレベル分けし、通過車両を通行させたくない道路には道路交通規制の変更などの検討を行う事例：渋谷区

【主要施策例2】交通規制の変更

通過車両を通行させたくない道路では、地区内への流入を抑制するため、交通規制の見直しなどにより、より上位のレベルの道路に車両を誘導します。

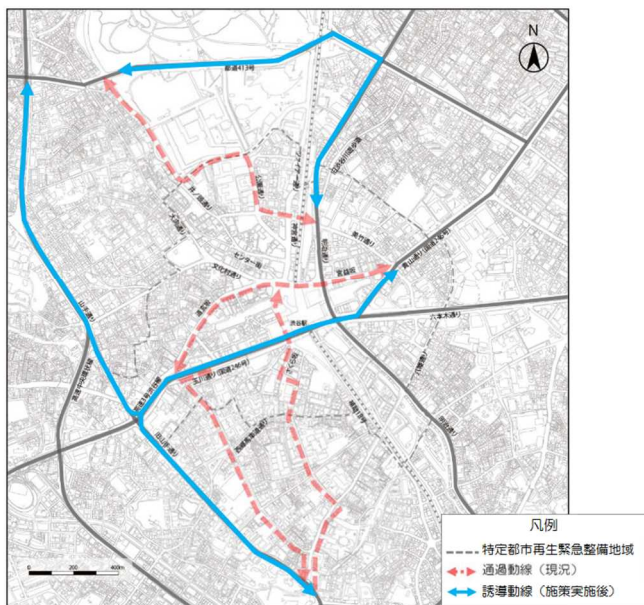
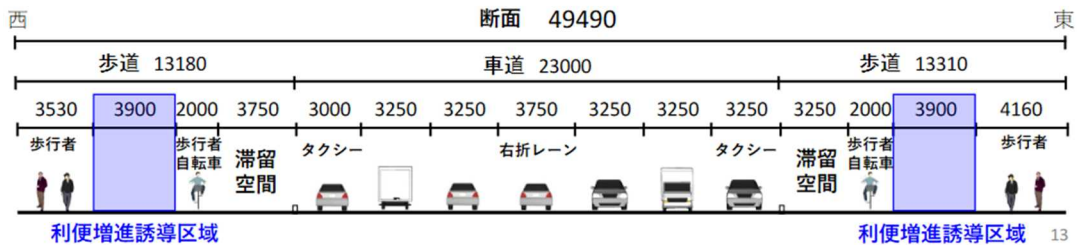


図5-2 上位レベルへの車両誘導イメージ

出典：渋谷駅周辺地域交通戦略（R2.3）、渋谷区

＜事例＞ストリートの利活用に関する仕組みづくりの事例

- 道路を活用した賑わい創出の社会実験を行い、その後、歩行者利便増進道路の指定を行った事例：姫路市



出典：大手前通りにおける歩行者利便増進道路（ほこみち）制度活用に関するサウンディング型市場調査の実施について（R3.5）、姫路市

＜事例＞駐車場の適正配置・整備の事例

●都市交通施策と駐車場集約化の促進（駐車場配置適正化区域の指定）を行った事例：和歌山市

⑦-1 都市交通施策と駐車場集約化の促進	
目的	・安心、安全で楽しい歩行者空間を増やすことで、中心部の回遊性、滞在時間を向上させる。
内容、方法【連携施策：①-3、⑦-2、⑧-1、⑨-1、⑩-1、⑪-3】	<p>・現在中心部では、点在するコインパーキングがまちの魅力を低下させるとともに、歩行者等が安心、安全に回遊できない状況になっている。</p> <p>・これを踏まえ、中心部への自動車の流入制限と高質な歩行者空間の創出を図るためのエリア設定を検討する。また、中心部への自動車の流入制限として、プリンシパーキングの整備、通り抜けの抑制、許可車両だけが進入できるような設定やゾーン30の区間の段階的な設定を検討する。</p> <p>・併せて、駐車場の集約により、新たに生み出された箇所に、飲食店、緑地、農地、菜園等の創出を図る。</p> <p>▼遊休不動産の状況</p>  <p>出典：和歌山市立地適正化計画</p> <p>▼中心部エリアにおけるプリンシパーキング等を活用した歩行空間創出のイメージ</p>  <p>出典：国土地理院地図に追記</p>
実施時期	短期
実施者	和歌山市が中心となり、駐車場事業者、交通事業者、交通管理者等と連携しながら進める。

出典：和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略（H31.3）、和歌山市

＜事例＞共有交通ポート、駐輪場等の整備の事例

- コミュニティサイクルの活用及び、公共交通機関との接続を考慮したポート配置を行った事例：仙台市

▶▶▶ 施策の内容

① DATEBIKE（ダテバイク）利用の周知

・ダテバイクの更なる利用促進に向けて、引き続き周知を行います。

② 利用しやすいポートの配置

・公共交通を補完する交通としてダテバイクを利用しやすくするため、ダテバイクと公共交通機関の接続を考慮した位置にポートを設置するなど、ニーズを踏まえた配置を行うとともに、分かりやすい案内・誘導により利用を促進します。



図 133 都心部の DATEBIKE ポートマップ

(令和2年4月時点)

出典：仙台コミュニティサイクル DATEBIKE 利用ガイド

出典：せんだい都市交通プラン（R3.3）、仙台市

＜事例＞歩行者情報提供システムの構築の事例

- 鉄道駅にデジタルサイネージを設置し、来訪者へ交通情報等の発信を行っている事例：高岡市



高岡駅南北自由通路サイネージ



新高岡駅南北自由通路サイネージ

出典：高岡市総合交通戦略（R3.3）、高岡市

<事例>モビリティ・マネジメント施策の事例

●バス事業者と商店街の連携により、バス利用者へインセンティブ付与を図る社会実験の事例：紋別市

・バス利用者はバス1乗車につき1枚の商店街サービスカードがもらえ、商店街の加盟店舗でそのサービスカードと引き換えに様々なサービスが受けられる。さらに、バスを利用し商店街で買い物をした場合は、抽選で景品がプレゼントされる。こうしたインセンティブにより、バス利用の促進を図っている。

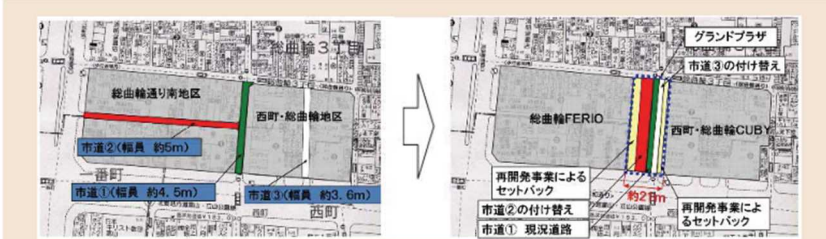


出典：紋別市 HP「バスに乗って乗ってキャンペーン」(R3.11)、紋別市

<事例>ストリート沿道の公共サービス施設等の配置の事例

●市道の集約活用により賑わいの場となる全天候型広場を整備した事例：富山市

図表3-2-13 オープンスペースの創出



資料：富山市提供資料

図表3-2-14 グランドプラザ



資料：富山市提供資料

図表3-2-15 グランドプラザを利用する様子



資料：富山市提供資料

出典：土地白書「低・未利用地の有効利用による地域価値の向上 第3章」、国土交通省

(8) 実施プログラム

地区交通戦略の実施プログラムは、総合交通戦略同様、多様な主体の参加と議論によって進められている地区交通戦略の進捗管理をオープンにする観点や、効率的で戦略的な事業等の実施によって得られる効果の逐次確認、市民への交通施策への財源投入に対する説明力の向上など、様々な観点で交通施策や事業を実施するための主体間の役割分担、施策実施の順番などの目標に到達するまでの手順を定め、関係主体間で共有したロードマップとしての役割を有するものである。

実施プログラムの作成にあたっては、「いつ、誰が、何を行うか」について責務と役割分担を明確にすることが重要であり、実施期間と施策パッケージ、事業者ごとの事業実施計画を明らかにする必要がある。

地区交通戦略は官民が連携して取り組むものであり、また、社会実験などのタクティカルな取組を早期に実施し、評価・見直しを繰り返しながら短期間での目標達成を目指すものであるため、施策の実施期間については概ね5年程度の期間とすることが望ましい。

<事例> 地区交通戦略の実施プログラムの事例

● 施策実施の主体や時期が各施策ごとに明記された実施プログラムの事例：仙台市

方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築	実施時期				事業種別		施策実施の役割分担					
	R3年度	R7年度	R8年度	R12年度	新規	継続	拡充	市民・利用者・企業	交通事業者	行政	仙台市・関係行政機関	
								市民	企業団体等	交通事業者	交通事業者	仙台市・関係行政機関
(1) 賑わいや回遊性の向上に資する交通環境づくり												
施策13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出	定禅寺通・青葉通における道路空間再構成の検討	定禅寺通・青葉通・宮城野通における道路空間の利活用	市役所本庁舎建設と合わせた市民広場利活用の検討・整備	その他の道路における道路空間利活用の検討	○	○	○	○	○	○	○	●
施策14 都心部における駐車施設の適正な確保	条例等による駐車場整備の適正化				○							●
施策15 公共交通を利用した都心の回遊の促進					○				●			●
施策16 自転車利用環境の整備						○						●
施策17 コミュニティサイクルの利用促進						○			○			●
(2) 多様な交通が安全・安心して共存するまちの交通環境づくり									●		○	●
施策18 都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保						○				●	○	●

出典：せんだい都市交通プラン（R3.3）、仙台市

5-3 推進体制

地区交通戦略の意義や役割、目標に関する共通認識を確保し、実施プログラムを円滑に推進するため、地区交通戦略を策定・推進するための官民の関係者からなる組織体を構築する。この時、エリアの価値向上や活性化を図るために民間による活動とも十分に連携して取り組む必要があることを意識しつつ、交通計画や都市計画等、専門的、技術的検討が必要な場合も考慮しながら体制構築を検討する。そのため、第三者的立場として学識経験者や専門家を加えることが望ましく、そうすることで具体の取組活動に学生等の協力が得られることにもつながる。

行政内部については、庁内の意見を集約するための横断的な検討体制の構築、作業部会やワーキングのような具体施策を議論する場づくり、個別の取組に対するプロジェクトチームやタスクフォースの設置なども有効である。その際、交通施策のみならず、アクティビティの向上に向けた取組や官民連携のまちづくりに関連する部局による幅広い組織体制を構築することで、庁内横断的な連携が可能となり、庁内全体の理解につながる。また、まちづくり活動を実践している民間事業者に対してコミュニケーションを取り、地区交通戦略の策定及び実行に巻き込んでいくため、民間の自発的なまちづくり活動（都市のアクティビティの向上を目的とするパブリックマインドの高いもの）が胎動又は展開していない都市においても、戦略策定・推進の組織体を立ち上げ、民間活動の萌芽と促進を並行して進めることが重要である。

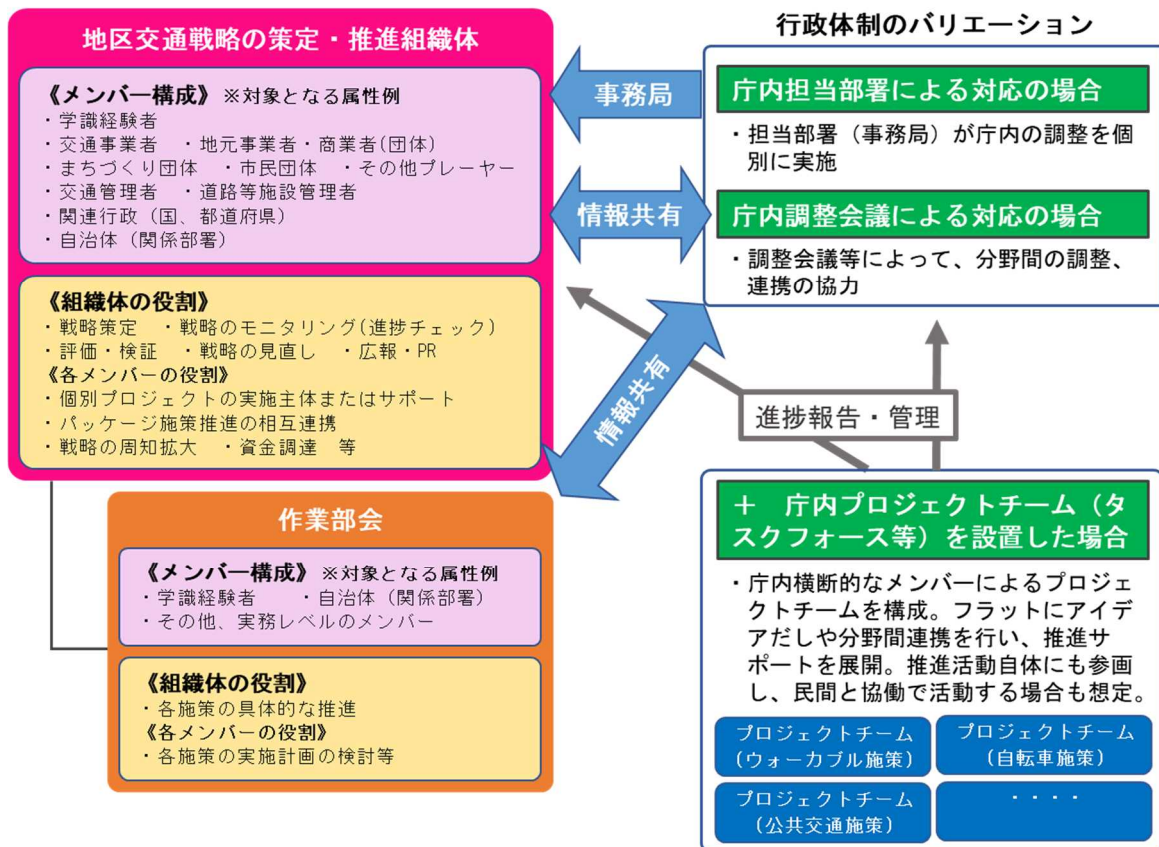


図 5-4 地区交通戦略の推進体制の例

＜事例＞地区交通戦略の推進体制の事例

●区民や民間事業者、学識者等で構成される交通検討部会の事例：豊島区

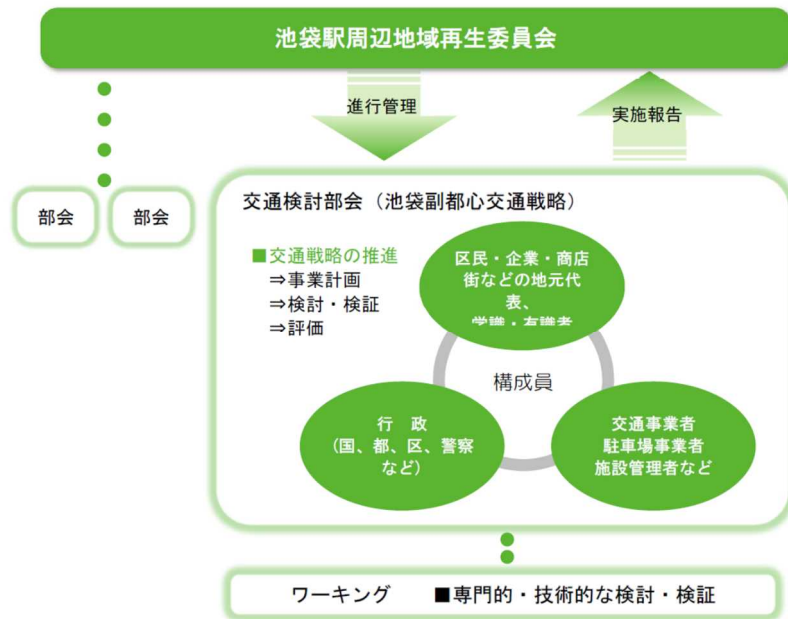
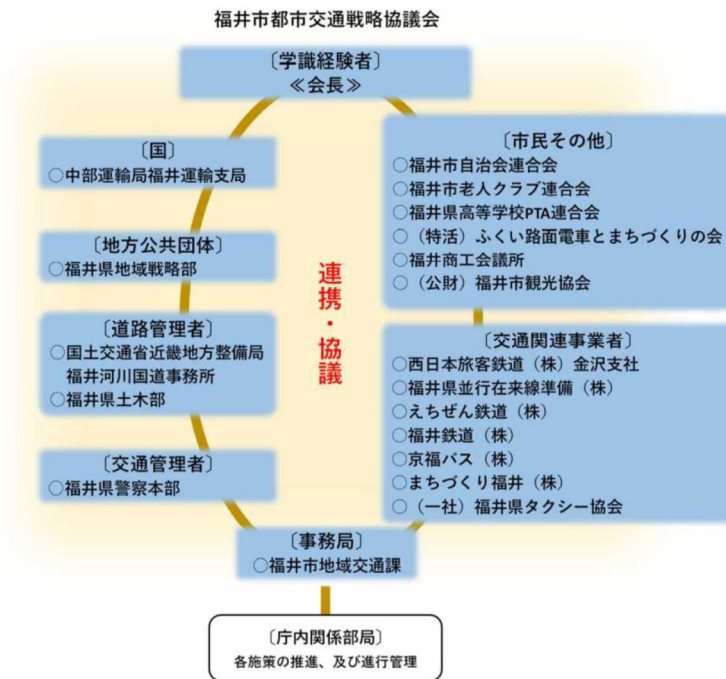


図 3-1 推進体制のイメージ

出典：池袋副都心交通戦略 2020 更新版 (R2.3)、豊島区

●都市交通戦略協議会に具体的な団体名の記載を行っている事例：福井市



出典：第 2 次福井市都市交通戦略 (R3.3)、福井市

5-4 地区交通戦略の策定事例とポイント

ここでは、これまでに策定された地区交通戦略及び総合交通戦略の中で、特定のエリアを対象に目標や施策パッケージを設定しているような地区交通戦略に準ずる事例から、策定にあたってのポイントとなる事項をいくつか紹介する。

【対象エリア】

地区交通戦略は中心市街地を包含する概ね1 km²の範囲を対象とするケースが多い(5-2参照)。総合交通戦略と比較し、より解像度が高く、民間を含めたタクティカルな戦略が求められるため、むやみに広い範囲を設定するのではなく、滞在快適性等向上区域や立地適正化計画の中核拠点など、他のまちづくり計画等に合わせた範囲を設定することが重要である。

(例) 豊島区

滞在快適性等向上区域を包含するよう対象エリアを設定。公園整備などと合わせ、より複合的なまちづくりを展開。

【民間まちづくりとの連携】

民間まちづくりと連携したまちづくりを実現するには、民間のまちづくり等の動きを把握し、キーマンや推進力のある大学生などと連携しながら、地区交通戦略においてそれらに呼応する施策を位置づけることが重要である。

(例) 釧路市

地区交通戦略を推進するための会議体を発足。

- ・有識者中心の釧路都心部まちづくり推進協議会(準備会)
- ・商店街、事業者中心のRINK釧路まちづくり交通戦略会議
- ・民間まちづくりプレイヤー、大学生中心のRINK釧路まちづくりラボ

【街路の性格づけ】

施策の方向性や内容は目指す街路のイメージと整合が図られている必要があるため、エリア内の街路の特性や利用実態を十分に把握・分析し、街路を階層的に特色づけ(性格づけ)していくことが重要である。

(例) 豊島区: 将来歩行者交通量予測の結果を踏まえた検討

釧路市: 鉄道駅と周辺施設を連絡するなどの街路特性を踏まえた検討

【施策パッケージ】

各施策をパッケージ化し複合的に取り組むことで、施策同士の相乗効果の発生につながる。民間を含めたタクティカルな取組の推進には、社会実験や民間活動についても、施策パッケージに位置づけることが効果的である。

(例) 福井市

ほこみち(歩行者利便増進道路)の福井市版「ふくみち」を位置づけ。

5-5 地区交通戦略の大臣認定

(1) 認定制度と支援策の活用

地区交通戦略は、通常総合交通戦略の要件に加え、必要なKPIを位置づけることで大臣認定を受けられるものとしている。また、大臣認定により、都市・地域交通戦略推進事業のうち表5-2の通り地区交通戦略の推進に必要な、社会実験等の交通まちづくり活動推進事業、歩行空間の整備、歩行活動の増加に資する施設（植栽、ベンチ、電源設備、給排水設備、パークレット等を含む）の整備、駐車場整備、バリアフリー交通施設の整備、案内標識の整備の支援メニューを活用することが可能となる。

都市・地域総合交通戦略要綱（抜粋）

第三 総合交通戦略の策定

1. ～2. (略)

3. 国土交通大臣は、前項の申請を受けた場合において、総合交通戦略が次の各号に定める全ての要件に該当すると認められる場合は、当該戦略を認定するものとする。

(1)～(4) (略)

(5)都市・地域交通戦略推進事業費補助交付要綱第1条の2第2項及び社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編第1章イ-13-(8)の3に定める地区交通戦略に係る施策・事業を定めた場合は、これにより実現される客観的、定量的なKPI (Key Performance Indicator) として1)から3)までに掲げる項目の目標値が全て設定されていること(ただし、全ての目標値が趨勢値(直近のトレンドを踏まえて算出した目標時点の数値)以上であり、かつ少なくともいずれか一つの目標値が趨勢値より10%以上増加するように設定されていること)

1)区域内の歩行者数

2)区域内における歩行者の滞在時間

3)区域内における小売業年間商品販売額その他の生活サービスに関する事業活動の状況を示す指標

4. (略)

5. 協議会等は、3(5)に規定するKPIを定めた場合には、その達成状況について、戦略の中間年度及び最終年度に国土交通大臣に報告するものとする。

6. 国土交通大臣は、前項の報告を受けた場合において、KPIが達成されていない場合など必要と認められる場合は、協議会等に対して助言その他の措置を講じるものとする。

表5-2 地区交通戦略の認定による支援メニューの拡充

補助対象事業 要件	イ. 整備計画の作成等	ロ. 公共的空間等の整備に関する事業			ハ. 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業	
	交通まちづくり活動推進事業	歩行空間の整備	駐車場の整備	バリアフリー交通施設の整備	歩行活動の増加に資する施設の整備	案内標識の整備
立地適正化計画	○	○	○	○	○	○
国土交通大臣の認定を受けた地区交通戦略	<u>×→○</u>	<u>×→○</u>	<u>×→○</u>	<u>×→○</u>	<u>×→○</u>	<u>×→○</u>

(2) KPIについて

認定に必要となるKPIと調査方法について表5-3に示す。

KPIについては、大臣認定後も、事業実施を通して柔軟に見直しや再設定を行うことができるものとする。

表5-3 KPIと調査方法の例

KPI	主な調査方法
歩行者通行量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通行量調査 ・ カウント調査 ・ 携帯電話GPS等の解析
歩行者の滞在時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現地観測 ・ アンケート調査 ・ 携帯電話GPS等の解析
生活サービスに関する事業活動の状況 ・ 小売業の年間商品販売額 ・ 営業店舗数の増加 ・ 空き店舗率の改善 ・ 利用客数の増加 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業統計調査（メッシュ単位、市区町村単位） ・ 店舗の営業報告資料 ・ 店舗への聞き取り調査

5-6 地区交通戦略の策定と支援制度の活用

地区交通戦略の策定にあたっては、地区内の交通状況の調査、民間活動の調査などの現況調査や、アンケート調査及び協議会における検討といった関係者の意向確認と合意形成が必要となるが、それらにかかる費用については都市・地域交通戦略推進事業の活用が可能である。現況調査としては、交通規制を伴う社会実験なども含まれるものと考えられる。

また、当初計画策定時に合意形成等の理由により詳細な実施プログラムの位置づけが難しい場合等は、可能な範囲での事業位置づけを行った戦略で大臣認定を受けられるものとし、社会実験等の実施後の計画見直しを経て、具体的なハード整備等の施策を位置づけ、再度認定を受けることが可能となっている。5-5においても記載したが、KPIについても随時の見直し、再設定により再度認定を受けることが可能である。

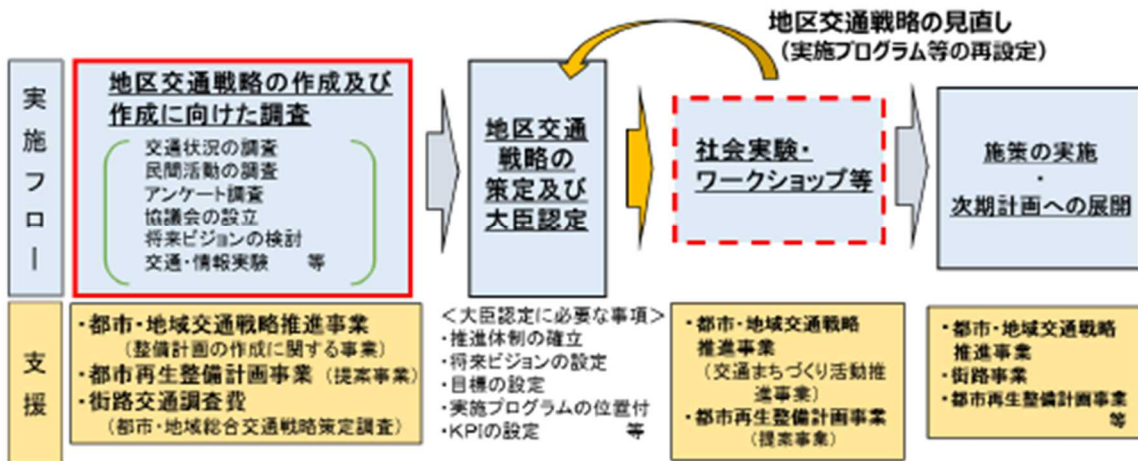


図 5-5 地区交通戦略の策定と支援制度の活用イメージ

参考 地区交通戦略の検討にあたって参考になる資料

表 5-4 各取組の概要と参考資料

	概要	参考資料
街路空間の再構築・利活用	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者中心の街路を目指した街路空間の再構築 ○官民連携による、沿道や地域と一体となった街路空間の利活用等 	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 ・ストリートデザインガイドライン
駅まち空間の再構築	<ul style="list-style-type: none"> ○まちの中心となる駅や駅前広場と周辺街区（駅まち空間）の、多様な関係者と連携した、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりのある一体的な空間への再構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅まち再構築事例集 ・駅まちデザインの手引き
駐車場適正配置、駐車場トリアージ	<ul style="list-style-type: none"> ○駐車場の配置の適性化 ○まちづくりと連携した駐車場施策 <ul style="list-style-type: none"> ・有用性の低い駐車場の用途転換の促進による魅力ある立地・活用の誘導 ・駐車場の利活用も含めたまちづくりのコーディネート等の推進 ・民間による道路等の公的空間活用の動きと連携した周辺駐車場の利活用 ・民間による駐車場を含めたエリア全体の一体的管理の推進 ・低未利用の駐車場等の広場等としての利活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編） ・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編）
立地誘導	<ul style="list-style-type: none"> ○立地適正化計画による都市機能の連携・整備 ○広域的な地域の活性化と効率的な施設配置の実施 ○空き地・空き家等の低未利用地における、地域コミュニティによる公共的空間の創出、安定的運営の促進 ○将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置の推進 ○公的不動産を活用した不足する民間機能の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画作成の手引き ・都市のスポンジ化対策（低未利用土地権利設定等促進計画・立地誘導促進施設協定） ・まちづくりのための公的不動産（PRE）の有効活用ガイドライン
公民連携のアクティビティ	<ul style="list-style-type: none"> ○道路占用許可基準の緩和等による道路を活用したオープンカフェやフリーマーケット等のイベントの開催 ○低未利地の活用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携まちづくりの進め方 ～都市再生特別措置法に基づく制度の活用手引き～
スマート・プランニング	<ul style="list-style-type: none"> ○人の属性ごとの行動データをもとに、利用者の利便性や事業者の事業活動を同時に最適化する施設立地や回遊動線の構築を検討するための計画手法実践方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・スマート・プランニング実践の手引き【第二版】