

1 調査名称：仙台都市圏パーソントリップ調査

2 調査主体：宮城県、仙台市

3 調査圏域：仙台都市圏

(仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、大河原町、村田町、柴田町、川崎町、亘理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、大郷町、大衡村の18市町村)

4 調査期間：平成29年度～平成31年度

5 調査概要：

仙台都市圏では、昭和47年度、昭和57年度、平成4年度、平成14年度と10年ごとに過去4回のパーソントリップ調査（以下、「PT調査」という。）を実施し、「人の動き」の観点から交通施設整備計画の立案、TDM等のソフト施策、交通軸上集約市街地誘導に向けた交通施策の検討を行ってきた。

平成28年度には、第4回PT調査（平成14年度）以降の社会経済状況の変化を踏まえ、第5回PT調査の計画課題、調査体系、及び実態調査の企画と調査スケジュールの検討を行った。

平成29年度は、この企画準備調査の検討結果を踏まえ、第5回仙台都市圏PT調査の実態調査（トリップ調査、駐車場調査、乗り換え調査）を実施した。また、実態調査と合わせて、同時期の公共交通利用者数等の現況データの収集、整備を行った。また並行し次年度に向けて、現況分析の方針検討や将来交通需要見通しに関する技術検討等を行った。

平成30年度は、実態調査結果より前年度に検討した方針を踏まえて、現況分析と都市交通計画上の問題・課題の整理、及び交通行動モデル等の構築に向けた検討を行った。

平成31年度は、この問題・課題の整理を踏まえるとともに、将来の交通需要を見据え近年の都市・交通政策を取り巻く動向などを考慮し、関係機関との協議を重ねた上で、仙台都市圏の将来の都市・交通政策の提案を取りまとめた。

6 その他特筆事項：

都市圏の交通政策の方向性と課題検討のため、PT調査では把握できない都市圏外居住者の移動について、携帯電話GPSデータを用いて、都市圏内や都心内の周遊状況の分析を行った。

I 調査概要

1 調査名：仙台都市圏パーソントリップ調査

2 報告書目次：

第1章 業務概要

第2章 集計・分析等調査データの整備

第3章 交通行動モデルの将来適用検討

第4章 都市交通政策の検討

第5章 将来交通推計の与条件データの整備

第6章 将来交通量の推計

第7章 都市圏外居住者の都市内・都市圏内の周遊状況把握と課題整理

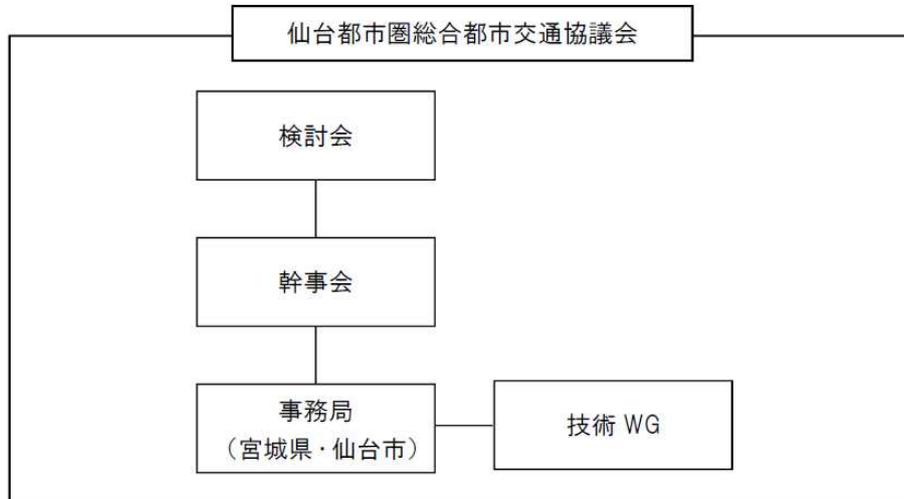
第8章 政策評価

第9章 提案内容の検討

第10章 実現化方策の検討

第11章 協議会の運営補助

3 調査体制



会議名	役割	内容
検討会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 決定の場 ・ 規約に基づく協議事項の審議 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台都市圏における総合的な都市交通に関する事項を審議し、協議会の決定機関とする。
幹事会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調整の場 ・ 検討会への付議事項の調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関相互により協議会における必要な審議事項の検討を行い、検討会への付議事項を調整する。
技術 WG	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討の場 ・ 専門的な事項の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市交通に関する調査や分析等の技術及び計画や施策等の必要な事項を専門的に検討する。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会議の運営に関する準備や連絡調整等 	

4 委員会名簿等

▼仙台都市圏総合都市交通協議会 検討会名簿

会長	・宮城県土木部長
副会長	・仙台市都市整備局交通政策担当局長
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本高速道路（株）東北支社（建設事業部長） ・東日本旅客鉄道（株）仙台支社（総務部企画室長） ・仙台市交通局（交通事業管理者） ・宮城交通（株）（常務取締役営業本部長） ・（一社）東北経済連合会（常務理事） ・仙台商工会議所（専務理事） ・宮城県警察本部（交通部長） ・東北地方整備局（企画部長） ・東北地方整備局（道路部長） ・東北地方整備局仙台河川国道事務所（所長） ・東北運輸局（交通政策部長）

▼仙台都市圏総合都市交通協議会 顧問名簿

顧問	<ul style="list-style-type: none"> ・東北大学 名誉教授 宮本 和明 ・中央大学 教授 原田 昇 ・東北芸術工科大学 教授 吉田 朗
-----------	--

▼仙台都市圏総合都市交通協議会 幹事会名簿

幹事長	・宮城県（土木部都市計画課長）
副幹事長	・仙台市（都市整備局総合交通政策部長）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・東北地方整備局（企画部広域計画課長） ・東北地方整備局（道路部道路計画第二課長） ・東北地方整備局仙台河川国道事務所（調査第二課長） ・東北運輸局（交通政策部交通企画課長） ・宮城県（土木部道路課長） ・塩竈市（建設部長） ・名取市（建設部長） ・多賀城市（建設部長） ・岩沼市（建設部長） ・富谷市（建設部長） ・大河原町（地域整備課長） ・村田町（建設課長） ・柴田町（都市建設課長） ・川崎町（建設水道課長） ・亘理町（都市建設課長） ・山元町（建設課長） ・松島町（企画調整課長） ・七ヶ浜町（建設課長） ・利府町（都市整備課長） ・大和町（都市建設課長） ・大郷町（まちづくり政策課長） ・大衡村（都市建設課長）
オブザーバー	・宮城交通（株）（営業部計画課第一担当課長）

▼仙台都市圏総合都市交通協議会 検討WG名簿

部会長	・中央大学 教授 原田 昇
副部会長	・東北芸術工科大学 教授 吉田 朗
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県（土木部都市計画課技術副参事兼課長補佐） ・仙台市（都市整備局総合交通政策部交通政策課長）
オブザーバー	・東北地方整備局（企画部広域計画課長補佐）

II 調査成果

1 調査目的

仙台都市圏では、昭和 47 年度、昭和 57 年度、平成 4 年度、平成 14 年度と 10 年ごとに過去 4 回のパーソントリップ調査（以下、「PT 調査」という。）を実施し、「人の動き」の観点から交通施設整備計画の立案、TDM 等のソフト施策、交通軸上集約市街地誘導に向けた交通施策の検討を行ってきている。

そのような中、第 4 回 PT 調査（平成 14 年度）が実施されてから 9 年目の平成 23 年 3 月 11 日に東日本大震災が発生し、都市圏における人口配置・市街地の状況が震災前と比べ大きく変化した。また、平成 27 年 12 月には、仙台市営地下鉄東西線が開業し、集約型都市構造をけん引する新たな都市軸が形成され、都市軸沿線への人口集積と新たな駅を中心にした人の活動が顕在化しつつある。

第 5 回仙台 PT 調査は、このような背景の下、ひと・まち・活動に係る最新の現状を把握し、定量的な分析を行い、客観的に今後の都市圏における「都市構造」「土地利用」「交通政策」等を検討していくことを目的に行うものである。

2 調査フロー

平成 30 年度は、平成 29 年度の実態調査を踏まえ、仙台都市圏の計画課題に対応した現況集計・現況分析により都市交通計画上の問題・課題と要因の整理を行い、並行して交通行動モデル等の構築に向けた検討を行った。

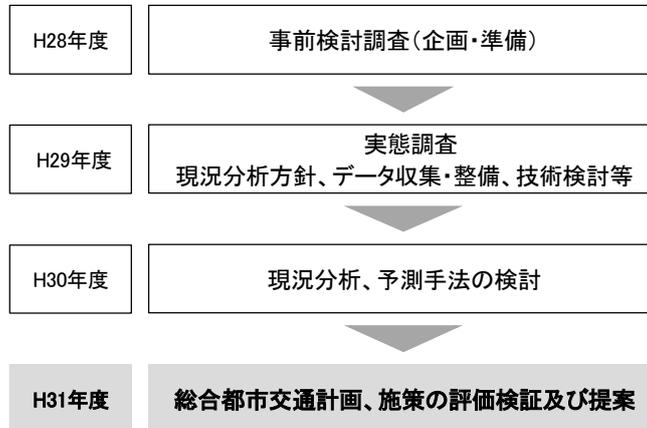


図 年度単位のスケジュール

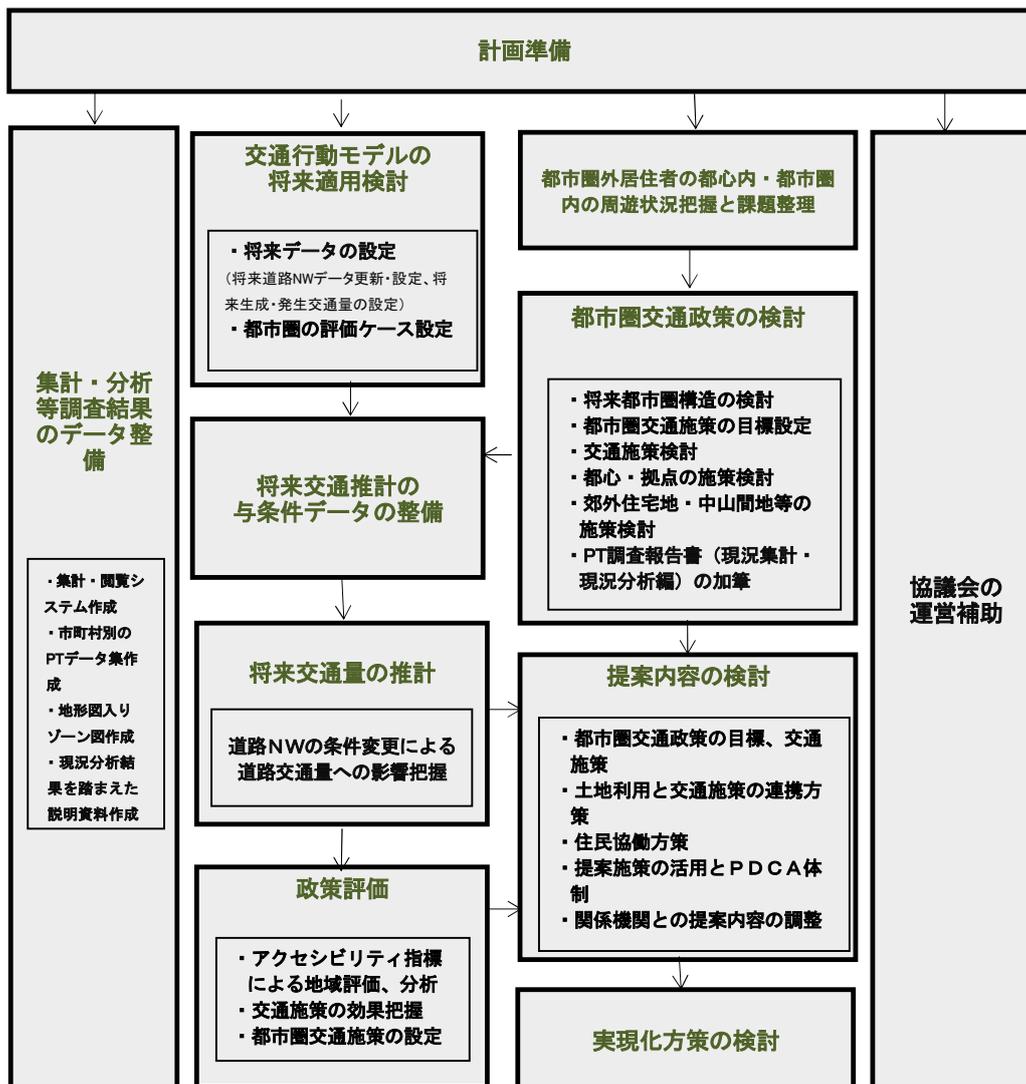


図 平成 31 年度の調査フロー

3 調査圏域図

第5回仙台PT調査の調査対象圏域は、仙塩広域都市計画区域を包含した、第4回仙台PT調査と同様の圏域とすることとした。

但し、第4回仙台PT調査の対象圏域のうち、2町（旧鳴瀬町、旧鹿島台町）は、市町村合併により、それぞれ東松島市と大崎市となっており、合併後の市町村全体での仙台市への通勤・通学依存率はそれほど高い値ではないため、第5回仙台PT調査の調査対象圏域には含めないこととした。

以上より、第5回PT調査の対象圏域は、以下の18市町村とした。

仙塩広域 都市計画区域	仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、 松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、大衡村
上記以外	大河原町、村田町、柴田町、川崎町、亘理町、山元町、大郷町



図 調査対象圏域図

4 調査成果

4-1 仙台都市圏の都市・交通にかかる問題・課題の整理(前年度成果)

前年度に行った仙台都市圏の都市・交通にかかる課題を以下の通り整理した。これらの課題は「暮らしやすさの向上」、「活力のけん引」、「環境への配慮」の三つの視点を含んでいる。

(1)都市圏を取り巻く社会経済状況からみた課題

- ① 人口減少、少子高齢化が進展しても生活を維持できる移動手段の確保
- ② 人口流出を抑え、住民を引き付ける魅力ある都市圏の形成

暮らしやすさの向上

活力のけん引

(2)交通特性からみた課題

- ③ 柔軟で多様性のある移動環境の実現

暮らしやすさの向上

活力のけん引

(3)交通手段の利用状況からみた課題

- ④ 鉄道沿線への人口集積と鉄道利用圏の拡大
- ⑤ バス利用者の多い地域における頻度の高い路線バス網の維持
- ⑥ 土地利用に応じた道路ネットワークの強化

暮らしやすさの向上

(4)地域の状況からみた課題

- ⑦ 公共交通利便性の高い地域への都市機能集積、居住誘導及び公共交通の利用促進
- ⑧ 地域により異なるニーズに応じた移動手段の確保

暮らしやすさの向上

(5)個人属性・世帯属性からみた課題

- ⑨ 若者の公共交通利用のさらなる促進
- ⑩ 子育て世帯の移動における公共交通利用促進
- ⑪ 高齢者が自ら運転しなくても外出できる移動手段の確保

暮らしやすさの向上

(6)上位関連計画、都市・交通関連の動きからみた課題

- ⑫ 産業活動を支援する円滑で安定した物流を確保する道路整備
- ⑬ 広域交通結節点と都市圏内各地を結ぶ移動手段の充実
- ⑭ 災害に備えた「歩いて暮らせる」都市圏の形成、バス交通の維持及び災害時等に機能する交通・輸送インフラの強靱化
- ⑮ 生活に必要な移動手段の確保に向けた住民協働の取り組み
- ⑯ 新技術導入による移動環境の向上
- ⑰ 環境負荷の小さい都市構造の形成

活力のけん引

暮らしやすさの向上

環境への配慮

4-2 都市圏交通政策の目標設定

都市・交通に関する現状と課題を踏まえて、仙台都市圏の都市・交通政策の目標について、以下の3点を設定した。

暮らしやすさの向上	【目標1：都市圏における生活の視点】 若者、子育て世帯、高齢者などが、それぞれのライフスタイルに応じた交通手段の選択を行い、災害に強く、健康で安心して暮らせる都市圏を目指す
活力のけん引	【目標2：広域的な役割の視点】 東北地方の広い交流を支え、産業や経済をけん引する、活力と魅力にあふれた都市圏を目指す
環境への配慮	【目標3：地球環境の視点】 エネルギー消費が少なく、地球環境にやさしい持続可能な都市圏を目指す

4-3 将来都市構造の検討

交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」は、都市機能が集積した各拠点と集約型市街地で形成され、各拠点間および市街地が公共交通を中心とした交通ネットワークで結ばれる都市構造である。この「多核連携集約型都市構造」については、さらに「仙台都心」などからなる7種類の土地利用区分と、「広域交通ネットワーク」「基幹交通軸」の2区分の交通機能で構成する。

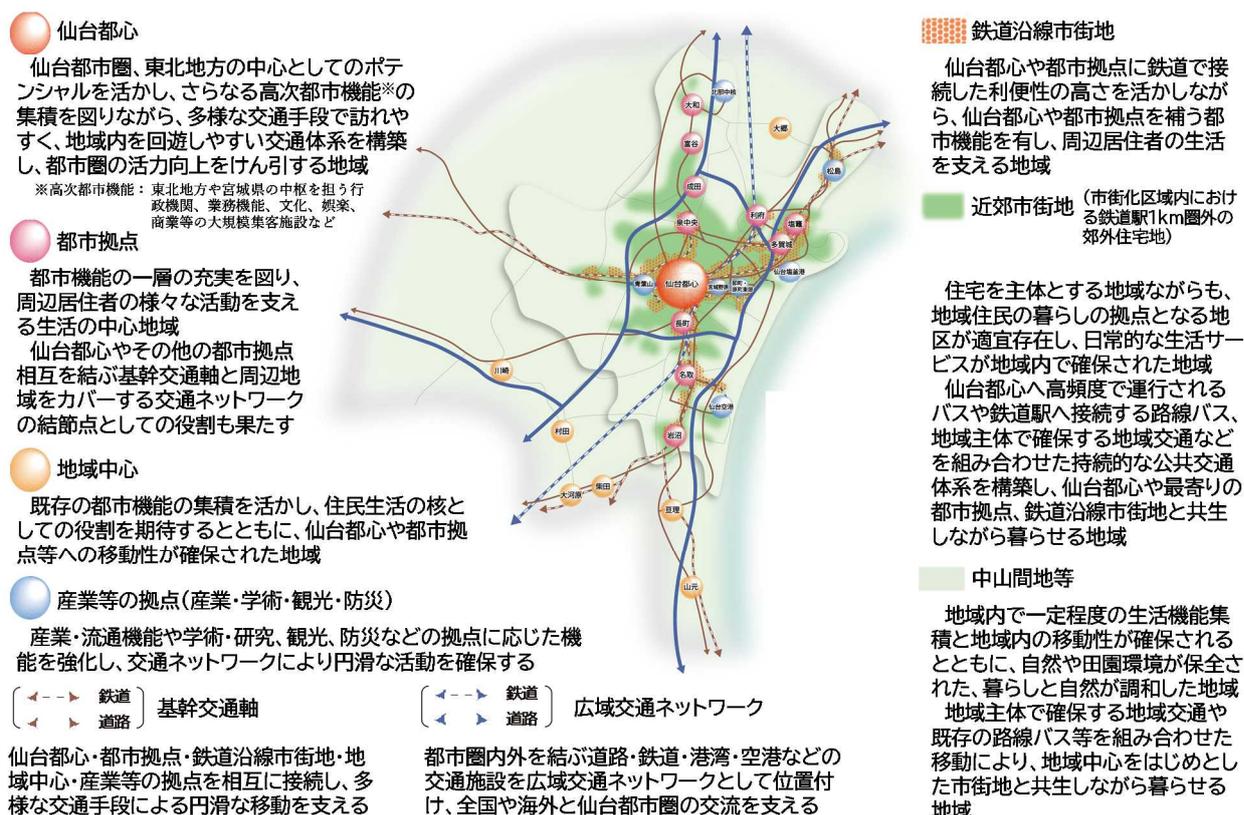


図 交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の構成要素

4-4 将来交通量の推計

(1) 将来交通需要予測の前提条件

将来交通需要予測にあたり、以下のように前提条件を設定した。

将来の都市圏全体人口の想定	仙台市 : 仙台市推計の2040年夜間人口 仙台市以外 : 国立社会保障・人口問題研究所の2040年夜間人口
将来の都市圏人口配置の想定	仙台都市圏が将来あるべき姿として目指す「多核連携集約型都市構造」を想定した人口配置(仙塩広域都市計画区域マスタープランの将来人口フレーム設定の考え方を参考に設定)
将来の公共交通(鉄道、バス)ネットワークの想定	2019年時点のネットワークと交通条件
将来の道路ネットワークの想定	2040年時点で整備が見込まれる路線を反映した”事業化ネットワーク”

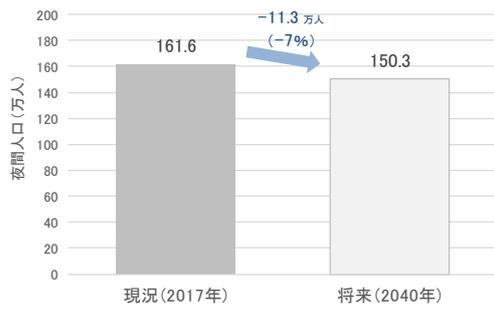


図 都市圏総人口

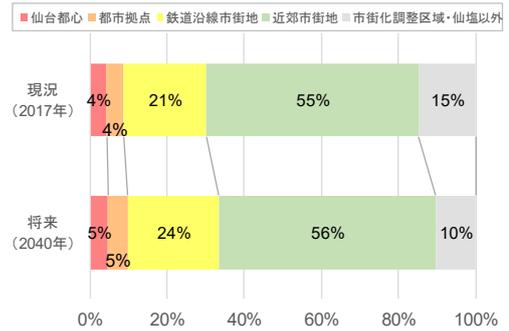


図 夜間人口の居住地構成

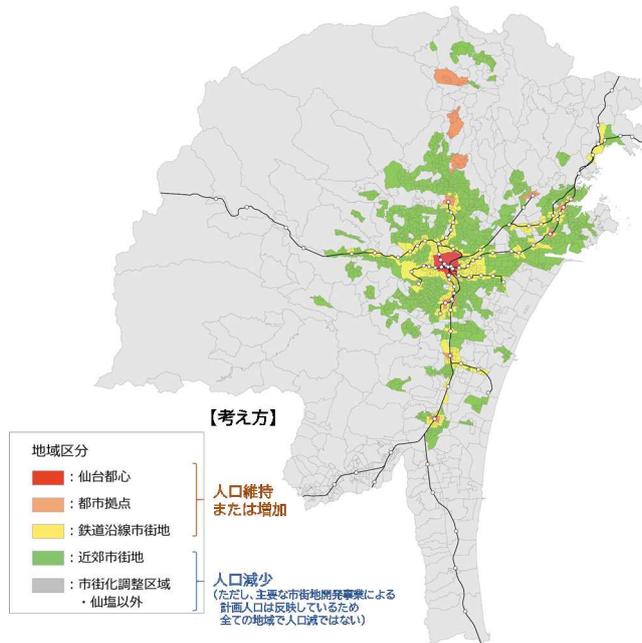


図 地域設定

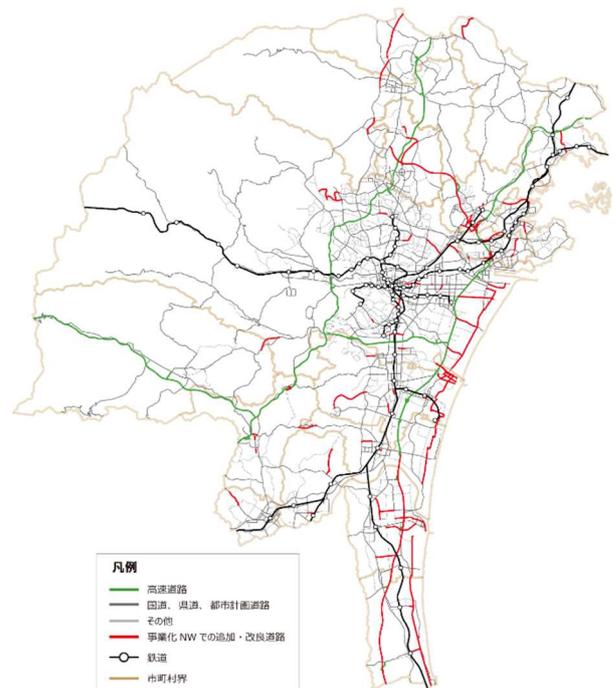


図 事業化ネットワーク

(2) 将来交通需要の見通し

将来交通需要予測モデルに将来の人口や交通条件を適用し、以下のような結果を得た。

- ・ 都市圏内の総移動量（トリップ数）は、現況から 7%減少（ただし、55 歳以上は現況から増加）
- ・ 私事目的の割合が増加し、全体の約 6 割を占める。また、そのうち約半数は高齢者の私事トリップとなる。
- ・ 交通手段は、公共交通（鉄道、バス）の割合が増加し、自動車の割合が減少。
- ・ 仙台都心、都市拠点、鉄道沿線市街地の発生集中量の割合が増加
- ・ 仙台都心や鉄道駅周辺では、発生集中量が増加、または横ばい
- ・ 高齢者私事の「自動車（運転）」や「自動車（同乗）」の分担率は横ばいだが、トリップ数は増加。
- ・ 自動車（運転）トリップは、現況から 10%減少（一般道の走行台キロは 13%減少）
- ・ 都市圏全体では、道路混雑は解消する方向に向かうが、現在整備を予定している事業が完了しても、依然として主要幹線においても一定の混雑区間が残る（都市圏全体の主要幹線の 42%が混雑度 1.00 以上（日交通容量を上回る状況））

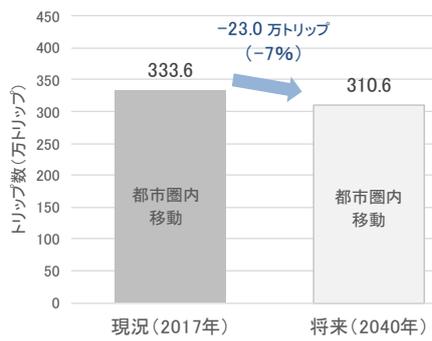


図 都市圏内の総移動量 (トリップ数)

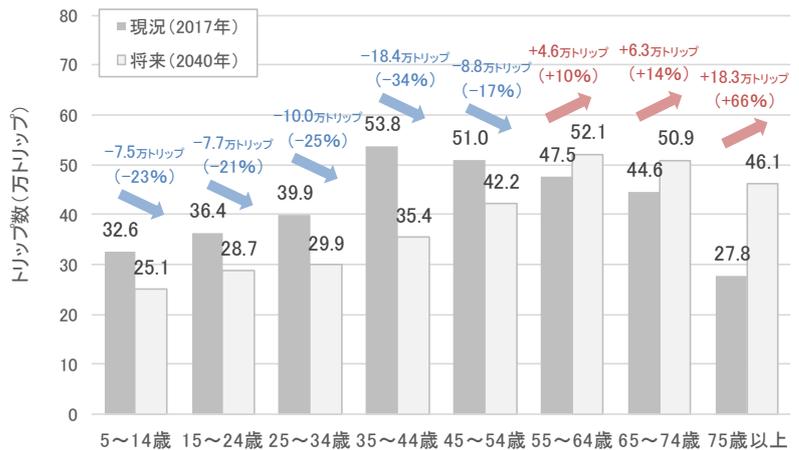


図 年齢階層別の総移動量(トリップ数)

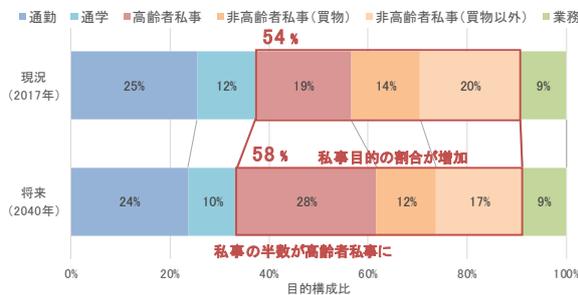


図 移動目的の構成比(帰宅目的を除く)

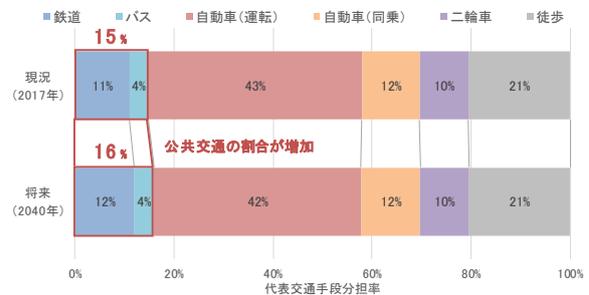


図 交通手段の構成比

4-5 政策評価

交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の将来状況を評価するため、評価指標を適宜設定し、将来交通需要予測の結果より、集約化の効果および今後の取り組みに向けた課題を以下のように確認した。

**多核連携集約型都市構造の
効果**

- **トリップの集約化が進展**
 - ・ 仙台都心、都市拠点、鉄道沿線市街地を合わせた発生集中量のシェアが4ポイント上昇
- **公共交通の利用割合が増加**
 - ・ 鉄道分担率は11%から12%へ上昇、バスは横ばい
 - ・ 都市拠点を発着するトリップのバス利用は10%増加
 - ・ 近郊区街地におけるトリップ数の減少幅は、バスでは小さい(全手段で8%減のところバスは1%減)
- **高齢者が私事で自動車を運転する機会が横ばい**
 - ・ 高齢者私事における自動車(運転)分担率は横ばい(1ポイント低下)
- **都市圏全体の道路需給バランスは改善**
 - ・ 都市圏全体としては道路の混雑度は改善(主要幹線の混雑度1.00以上の区間は59%から42%に)
- **仙台都心の活力向上の期待**
 - ・ 仙台都心内々の私事徒歩トリップ数は7%増加
 - ・ 私事目的での仙台都心や都市拠点への流入トリップは22%増加
 - ・ 私事目的における公共交通による仙台都心来訪が増加し、回遊(活力)の増加が期待される
- **エネルギー消費(自動車走行台キロ)やCO2排出量は減少**

**今後の取り組みに向けた
課題**

- **利用者の減少するバス路線の維持に向けた利用促進や運行の効率化**
 - ・ 市街化調整区域、仙塩広域都市計画区域以外ではバスを利用するトリップ数は24%減少
- **高齢者が自動車に頼らず安心して暮らせる移動環境の形成**
 - ・ 高齢者の私事目的の自動車(運転)トリップ数が33%増加
- **道路整備や公共交通利用促進などによる道路交通のさらなる改善**
 - ・ 主要幹線をはじめとして幹線道路、その他道路にも混雑度が1.00を超える(日交通容量を上回る)区間が残る。

4-6 望ましい都市・交通の実現に向けた政策

3つの目標の達成に向け、交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」を形成していくための政策として、「将来の望ましい都市構造の形成に関する政策」及び「ライフステージ別の移動ニーズに関する政策」の2つの面から取り組んでいく。

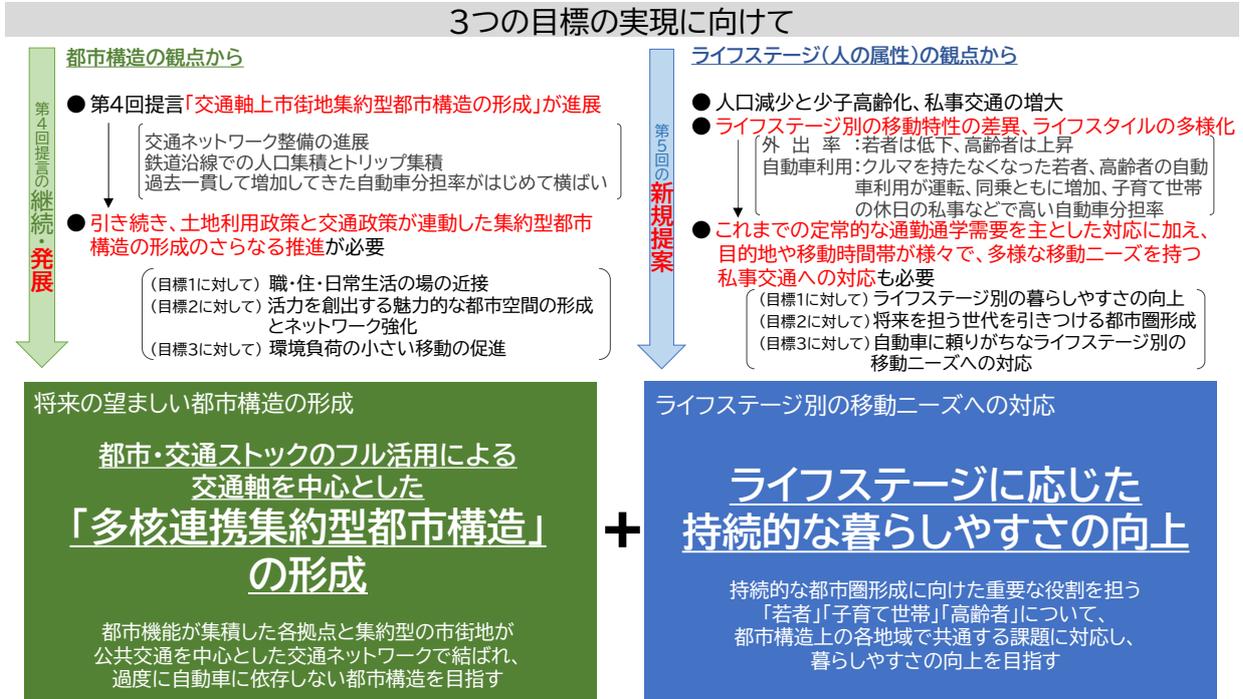


図 都市・交通の基本的な考え方

4-6-1 将来の望ましい都市構造の形成に関する政策

(1) 都市圏全体

まち・生活のイメージ 鉄道や道路による基幹交通軸に都市機能の集積する地域を集約し、都市圏住民が生活に必要な諸機能を過度に自動車に頼らず享受できるとともに、産業、学術・研究、観光及び東日本大震災等の経験を踏まえた防災の活動が円滑に行える「多核連携集約型都市構造」

取り組みの方向性 **【仙台都心や都市拠点を中心としたコンパクト・プラス・ネットワーク】**都市圏住民の生活や産業の活力を支える拠点的な地域への機能集積を促進し、それら地域間の相互の連携を強化する公共交通網や道路網のネットワーク化を図る

【居住地選択】住み替えのタイミングをとらえ、都市・交通ストックが充実し生活・交通利便性が高い地域への居住誘導と、生活・交通利便性の低い地域における自立可能な世帯を対象としたゆとりを活かす住環境の形成支援

【シームレスな移動】都市圏内の各地域をつなぐ様々な交通手段の乗り換えにおけるICTの活用等によるシームレス化の促進

【都市圏外からのアクセス】都市圏外から都市圏内各地へ人やモノが円滑に移動できる環境の形成

(2) 仙台都心

まち・生活のイメージ 徒歩、公共交通、自転車を訪れて回遊でき、多様な都市機能やまちなのにぎわいなどの都心の魅力を楽しむまち

取り組みの方向性 **【回遊性、滞在快適性】**高次都市機能の集積による多様な目的での来訪の促進と、徒歩、公共交通や自転車による都心内の各エリア間の回遊や居心地の良い歩行者空間での滞在の促進

【仙台都心へのアクセス】徒歩、公共交通や自転車による仙台都心へのアクセスの促進

【都市圏外からのアクセス】充実した情報案内や乗り継ぎ利便性の向上など、多様な交通手段の結節機能を強化することにより、都市圏外からの来訪者が仙台都心を介して都市圏各地へ円滑に移動できる環境の形成

(3) 都市拠点

まち・生活のイメージ 都市拠点や近郊市街地の居住者の生活に必要な都市機能が集積し、仙台都心や他の都市拠点等へ円滑に移動する交通結節機能を備えた身近な生活・交通拠点

取り組みの方向性 **【都市拠点内の回遊性】**居住人口及び都市機能の集積と、快適な徒歩、公共交通、自転車の移動環境による回遊性の向上

【都市拠点へのアクセス】都市拠点の周りに広がる近郊市街地等から都市拠点内の各種施設に公共交通や自転車などでアクセスしやすい道路環境整備や鉄道駅を中心とするバス網の維持・拡充

【交通結節機能】仙台都心や他の都市拠点、近郊市街地へ移動する際の結節点となる鉄道駅やバス停の機能強化

(4) 地域中心

まち・生活のイメージ 各町村における日常生活の中心となり、仙台都心や都市拠点へ移動する際の交通結節機能を有する地域

取り組みの方向性 **【生活、交通の拠点】**行政・生活サービスなど各種施設が集積し、それらを徒歩、コミュニティバス等の公共交通や自転車で利用しやすい環境の形成

【交通結節機能】地域中心や中山間地等の居住者が、都市圏内の各地域へ円滑にアクセスできるようにするための鉄道やコミュニティバス、地域交通などの交通手段間の連携強化

(5) 産業、学術・研究、防災の拠点

まち・生活のイメージ 産業、学術・研究、観光、防災の面で都市圏内外の人やモノの円滑な移動により都市圏の活力や安全・安心を支える地域

取り組みの方向性 **【円滑な産業活動】**富県宮城を目指す産業活動を支える交通・輸送インフラの強化

【都市圏外から訪れやすい学術・研究の拠点】都市圏外から学術・研究の拠点への円滑なアクセス環境形成と、都市圏各地への観光などを目的とした立ち寄りの誘導

【観光の拠点へのアクセスと地域内の回遊】松島海岸等の観光客が安心して楽しめる環境の形成

【円滑な防災活動】県内各地の地域防災拠点と連携して、災害時の物資輸送や支援部隊派遣を円滑に行える広域防災拠点の形成

(6) 鉄道沿線市街地

まち・生活のイメージ 徒歩、公共交通、自転車を中心に暮らすことができ、仙台都心や都市拠点に直結した生活・交通利便性の高い住宅地

取り組みの方向性 **【機能の集積とアクセス性】**鉄道駅周辺に集積する生活サービス施設へ、徒歩、公共交通、自転車で訪れやすく、鉄道駅利用時にも立ち寄りやすい環境の形成

【鉄道の利便性を活かした便利な暮らし方】鉄道沿線への居住誘導やモビリティマネジメントなど鉄道の利便性を活かした便利な暮らし方への誘導

(7) 近郊市街地

まち・生活のイメージ 生活・交通サービスの良好な住環境が維持され、自動車利用に不安を抱える場合でも利便性の確保されたバスや住民協働による交通で移動でき、安心して住み続けられる住宅地

取り組みの方向性 **【暮らしの拠点となるエリア】**買物等の住民の日常生活を支え、地域の暮らしの拠点となるエリアの形成

【公共交通体系】利便性の高い都心直行型のバス、鉄道駅へ接続するバス、地域の移動ニーズに対応する地域交通など様々な特性を持ったバス等による交通体系の構築

【交通における住民協働】公共交通利用促進と住民協働による、持続可能な移動手段の維持及び形成

【居住地選択】住み替えのタイミングをとらえ、都市・交通ストックが充実し生活・交通利便性が高い地域への居住誘導と、生活・交通利便性の低い地域における自立可能な世帯を対象としたゆとりを活かす住環境の形成支援 (再掲)

(8) 中山間地等

まち・生活のイメージ 地域に密着する生業を継続し、限られた需要密度でも地域で支え合いながら暮らし続けることのできる地域

取り組みの方向性 **【小さな拠点等】**中山間地等居住者のための生活サービス機能や地域交通の拠点となる地区(小さな拠点)の形成
【交通における住民協働や支え合い】住民同士の移動の支え合いや住民の地域交通への主体的な関与による、地域内や市街地への移動手段の確保及び維持

4-6-2 ライフステージ別の移動ニーズに関する政策

(1) 若者

望ましい生活のイメージ 次世代を担う若者が、徒歩や公共交通、自転車など健康的で環境によい移動手段で生活するとともに、仙台都心や都市拠点などで活発に活動ができる生活

取り組みの方向性 **【スマートな移動】** MaaS 等の新たなサービスを活用した自動車以外の手段による行きたい場所への円滑な移動の促進
【出かけたくなるまちなか】外出率の低下する傾向のみられる若者が出かけたくなる、にぎわいのあるまちなかの形成

(2) 子育て世帯

望ましい生活のイメージ 子育て中の親がまちなかで子供と楽しく過ごすことができ、子育てに伴う移動の負担が小さい生活

取り組みの方向性 **【子供と楽しめるまちなか】**平日、休日を問わず、バリアフリーなどに配慮された居心地が良く歩きたくなるまちなかに子供と安心して訪れ、楽しむことのできる移動環境や都市空間の形成
【子育てでの移動の負担を軽減する施設】P&R 駐車場など、通勤や買物、子供の送迎などで多忙な子育て中の親の負担を軽減する移動環境の形成
【支え合いによる子育てでの移動負担軽減】近居や同居などにより家族等で移動を支え合いながら子育てできる住まい方の促進

(3) 高齢者

望ましい生活のイメージ 高齢者が自立して移動できる安全な歩行環境や利用しやすい公共交通、家族や地域の支えなどにより、健康で安心して地域に住み続けることができる

取り組みの方向性 **【安全で歩きやすい歩行環境】**日常的な買物や散歩など、様々な目的における徒歩による外出を促進する、バリアフリーに配慮された安全で歩きやすい歩行環境の形成
【自ら運転しなくてもよい移動環境】公共交通サービスレベルの十分ではない地域などにおける、高齢者が自ら運転しなくてもよい移動環境の確保
【支え合える暮らし方】高齢者の生活に必要な行政サービスや近居や同居などにより、家族、また、地域からの移動支援を受けやすい住環境の確保の促進

4-7 実現化方策の検討

政策の実現に向けた取り組みとして、以下の4項目について方向性を示す。

4-7-1 各種計画等への反映

- ・ 各自治体における法定計画等の策定のため、PTデータの積極的な活用を推進する。
- ・ 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画などの法定計画から、個別の地区に関する計画や他分野にかかわる計画まで様々な場面でデータの活用が想定される。
- ・ 本提案に記載する政策以外においても各自治体の計画検討や課題分析等において、PT調査データの活用が想定される。

4-7-2 進捗管理・モニタリング

- ・ 定期的に施策の進捗管理及び、評価指標のモニタリングを行い、その結果に基づき、取り組みの方向性を修正し、より効果的な政策の推進を行うことが重要。
- ・ モニタリング指標は、データを継続的に取得できる可能性を考慮して、3つの都市・交通政策の目標および「多核連携集約型都市構造」の形成状況の観点から設定する。

4-7-3 各種主体との連携

- ・ 都市・交通行政における取組だけではなく、民間、地域、他分野等と連携して取り組む。
- ・ 民間との連携：各主体の取り組みが本提案の目指す都市圏の姿への動きを加速させるよう情報発信等を行う。
- ・ 地域との連携：交通需要密度が低下する地域における移動の足の確保には、地域の実情に詳しい地域住民の関与を促す。
- ・ 他分野との連携：医療、福祉、商業や観光など、様々な分野の政策と連動した都市・交通施策展開を図る。

4-7-4 新技術の活用

- ・ 新たな交通技術やサービスに関わる情報収集や、技術開発に取り組む民間企業等と情報共有や連携を図る。
- ・ 無秩序な市街地の広がりを抑えることに留意しながら、新技術を活用し、環境負荷の低い移動の促進等、都市・交通の課題解決に取り組むことが重要となる。