

1 調査名称：（一宮市）総合交通戦略策定調査

2 調査主体：一宮市

3 調査圏域：一宮市内

4 調査期間：令和5年度～令和6年度

5 調査概要：

本市では、第7次一宮市総合計画において、歴史や現在の暮らしに対応した拠点の形成を図り、これらを公共交通でネットワーク化し連携する、「多拠点ネットワーク型都市」の実現による持続的発展を目指している。これまで、「公共交通計画」や「自転車活用推進計画」などの交通に関する個別計画に基づき施策を実施してきたが、今後、多様な交通モードを一体として捉えた総合的な交通に関する取組みをまちづくりと連携して推進していく必要がある。

本総合交通戦略は、公共交通や徒歩、自転車、自動車など多様な交通モードの適切な役割分担により、クルマに過度に依存せずとも将来にわたって安心して移動できる持続可能な交通環境の構築に向け、効果的かつ戦略的に交通施策を推進していくことを目的として、新たに策定するものである。

6 その他（ビッグデータ）：

[活用目的]

・移動実態及び移動ニーズを可視化し、本戦略策定の基礎資料として活用する。

[使用したデータ]

・KDDI Location Analyzer

[分析方法]

・KDDI の GPS 位置情報や居住地データ等を基に、移動実態及び移動ニーズを把握した。

## I 調査概要

1 調査名称：（一宮市）総合交通戦略策定調査

### 2 報告書目次

#### 第1編 一宮市総合交通戦略

一宮市総合交通戦略【概要版】

一宮市総合交通戦略

#### 第2編 協議会の運営支援

2.1 第2回 一宮市総合交通戦略策定協議会

2.2 第3回 一宮市総合交通戦略策定協議会

2.3 第4回 一宮市総合交通戦略策定協議会

2.4 第5回 一宮市総合交通戦略策定協議会

#### 参考資料1 現状分析データ(計画書未収録データ)

1 人口分布

2 パーソントリップ調査

3 ビッグデータ

## 3 調査体制：

<p>一宮市総合交通戦略策定協議会</p> <p>会長：大同大学工学部教授 嶋田 喜昭</p> <p>副会長：名古屋工業大学大学院工学研究科教授 鈴木 弘司</p>
<p>一宮市総合交通戦略策定協議会 事務局</p> <p>一宮市まちづくり部地域交通課 交通政策グループ</p>

## 4 委員会名簿等：

## 一宮市総合交通戦略策定協議会 名簿

区分		氏名	所属・役職等	会長 ・副会長
1	1号委員 (学識経験者)	嶋田 喜昭	大同大学工学部 教授	会長
2		鈴木 弘司	名古屋工業大学大学院工学研究科 教授	副会長
3	2号委員 (関係行政機関)	高柿 弘義	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課長	
4		村上 毅	国土交通省中部地方整備局 愛知国道事務所 計画課長	
5		宮川 高彰	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 企画調整担当	
6		山田 浩之	愛知県 都市・交通局 交通対策課長	
7		祖父江 貴宏	愛知県 一宮建設事務所 道路整備課長	
8	3号委員 (交通管理者)	芦田 教人	愛知県一宮警察署 交通課長	
9	4号委員 (交通事業者)	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部 担当課長	
10		高井 勇輔	名古屋鉄道株式会社 地域活性化推進本部地域連携部 交通サービス担当課長	
11		平塚 康男	名鉄バス株式会社 運輸本部 次席交通企画官	
12		若林 亨修	愛知県タクシー協会 副会長	
13	5号委員 (市民及び関係団体)	菱川 宗弘	一宮商工会議所 事務局長	
14		脇田 兼康	前 一宮市町会長連区代表者連絡協議会 副会長 (令和5年度 本協議会委員)	
15		尾関 勝子	一宮市地域女性団体連絡会 会長	
16	6号委員 (市職員)	村上 明	一宮市 総合政策部長	
17		坂野 貴子	一宮市 福祉部長	
18		横井 兼行	一宮市 まちづくり部長	
19		田中 雅光	一宮市 建設部長	
1	オブザーバー	後藤 直紀	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	
2		伊藤 慎悟	愛知県 都市・交通局 都市計画課長	

(敬称略)

## II 調査成果

### 1 調査目的

本市では、第7次一宮市総合計画において、歴史や現在の暮らしに対応した拠点の形成を図り、これらを公共交通でネットワーク化し連携する、「多拠点ネットワーク型都市」の実現による持続的発展を目指している。これまで、「公共交通計画」や「自転車活用推進計画」などの交通に関する個別計画に基づき施策を実施してきたが、今後、多様な交通モードを一体として捉えた総合的な交通に関する取組みをまちづくりと連携して推進していく必要がある。

本総合交通戦略は、公共交通や徒歩、自転車、自動車など多様な交通モードの適切な役割分担により、クルマに過度に依存せずとも将来にわたって安心して移動できる持続可能な交通環境の構築に向け、効果的かつ戦略的に交通施策を推進していくことを目的として、新たに策定するものである。

### 2 調査フロー





4 調査成果

別紙 一宮市総合交通戦略【概要版】のとおり

# 一宮市総合交通戦略 【概要版】

2025（令和7）年3月

## 策定の目的

公共交通や自転車、徒歩等の各交通モードの適切な役割分担により、「多拠点ネットワーク型都市の構築」を支える交通環境を築くため、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を進める「一宮市総合交通戦略」を策定します。

## 計画期間と対象区域

目標年次は2025（令和7）年度から2034（令和16）年度の10年間とし、対象区域は一宮市全域とします。

## 位置づけ

「第7次一宮市総合計画」や「一宮市都市計画マスタープラン」「一宮市立地適正化計画」「一宮市デジタル田園都市構想総合戦略」等の上位計画に整合するとともに、関連計画等と連携を図ります。

## 一宮市の現状

一宮市の現状として、社会情勢、交通における今後の動向の観点から、本市の現状を8つに区分して整理しました。（詳細は参考資料1に記載）

	項目	交通面の影響
社会情勢	(1)人口減少と超高齢社会の到来	○生産年齢人口が減少し、移動総量の減少が想定されます。 ○日常生活において自立的に移動できる交通手段の確保が求められます。
	(2)モータリゼーション・スパイラル	○公共交通の効率性低下、利用者の減少やサービスレベルの低下が懸念されます。 ○中心市街地の魅力度・吸引力の相対的な低下が懸念されます。
	(3)移動とライフスタイルの変化	○地域の活性化や公共交通の利用者維持には外出機会の創出が必要と考えられます。 ○宅配が増加しており、物流を支える交通の重要性が増すと考えられます。 ○免許を持たなくても移動できる環境づくりの重要性が増すと考えられます。
	(4)地球温暖化の懸念	○交通面においてもCO <sub>2</sub> 排出量抑制を図るための取り組みが必要となります。

	項目	交通面の影響
交通における今後の動向	(1)SDGs(持続可能な開発目標)	○本市では「SDGs 日本モデル」宣言に賛同し、社会的課題の解決と、持続可能な地域づくりに向けて、官民連携を進めています。
	(2)リニア中央新幹線の開通	○リニア中央新幹線利用で「品川」～「名古屋」間の所要時間は約40分となり、1時間程度で一宮から東京への移動が可能となります。
	(3)技術革新による新技術の進展	○新技術を積極的に活用することにより、様々な地域交通の課題解決が期待されています。
	(4)新しいモビリティサービスの推進	○新たな交通手段として超小型モビリティやパーソナルモビリティ、グリーンスローモビリティ等が普及し始めています。 ○また、自動運転技術を用いた公共交通の無人走行等の実証実験も各地で進み、公共交通の運転手不足の解消等の効果が期待されています。

## 課題

本市における現状と将来見通しから、交通面では以下の10の課題が挙げられます。（詳細は参考資料2に記載）

これらの課題解決に向けて、多様な施策を総合的、一体的に推進します。

<b>[市民や来訪者の移動支援に関する課題]</b>
① 自動車交通に過度に依存した暮らしからの脱却
② 公共交通サービスの維持・向上
③ 公共交通不便地域の移動手段の確保
④ 安全・安心な移動環境の構築
⑤ シームレス・快適な乗継環境の構築
⑥ 自転車利用環境の向上
⑦ 歩行者通行環境の向上
<b>[本市の活性化を支援する課題]</b>
⑧ 産業・物流支援に資する渋滞緩和・解消
⑨ まちなかの賑わい創出
<b>[地球環境に対応する課題]</b>
⑩ 環境負荷の低減

## 上位・関連計画における将来都市像

第7次一宮市総合計画：

木曽の清流に映え、心ふれあう**躍動都市一宮**

一宮市デジタル田園都市構想総合戦略：

「トカイナカ」で子育てにやさしく**安心して暮らせるまち**

一宮市都市計画マスタープラン：

都会の**利便性**と田舎の**豊かさ**が織りなす、**だれもが住みよいまち**

～多拠点ネットワーク型都市の構築～

一宮市立地適正化計画：

**子育て世代や高齢者が安心・快適に暮らせるまちづくり**

第3次一宮市公共交通計画：

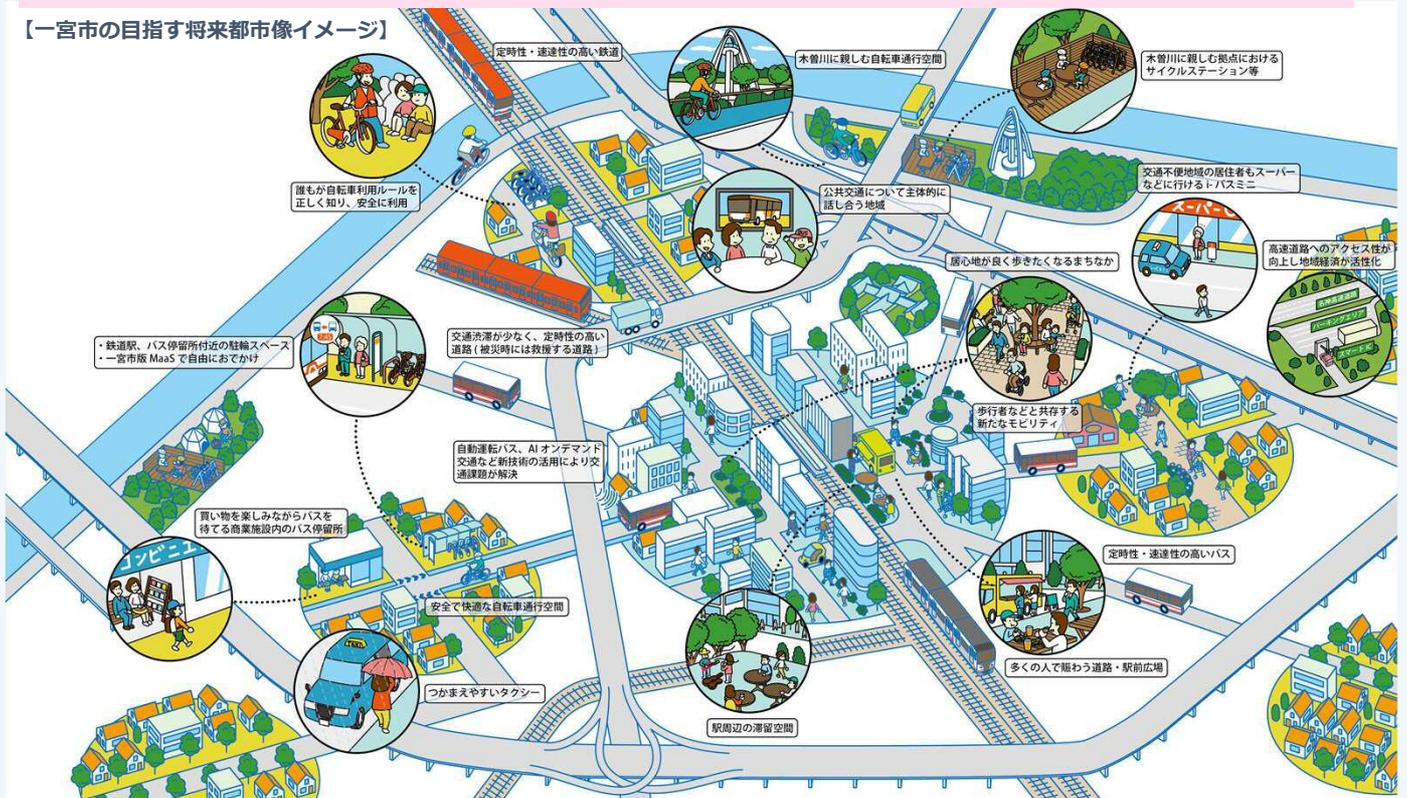
**クルマがなくても出かけやすいまち一宮**

## 目指す将来像

上位・関連計画における将来像や、本市の交通課題を踏まえ、目指す将来像を以下のように設定しました。（詳細は本編3章に記載）

# みんなでつむぐ 多様な交通で織りなす トカイナカ ～ いつまでも私らしく、誰もがおでかけできるまち ～

【一宮市の目指す将来都市像イメージ】



## 基本方針

「目指す将来都市像」の実現に向けて、10の交通課題の緩和・解決を図るため、5つの「基本方針」を定めます。（詳細は本編3章に記載）

### [暮らす]クルマがなくてもおでかけしやすく 誰もが暮らしたいまち

I	《公共交通》	便利で持続可能な公共交通体系の構築
II	《個別交通》	安全・安心で快適な移動環境の構築
<b>[呼び込む] ヒトとモノが行き交う 市民・企業・来訪者から選ばれる まち</b>		
III	《広域・交流》	物流・広域交流を支え災害に強い道路・鉄道と、木曽川をもっと身近に感じられる交通体系の構築
IV	《まちなか》	居心地がよく「+1トリップ」してしまう 魅力と回遊性を備えたウォーカブルな空間とアクセシビリティの高い交通体系の構築
<b>[つむぐ] これからの交通を地域みんなでつむぐまち</b>		
V	《意識醸成・共創》	過度にクルマ利用に頼らない、多様な交通を使い分ける意識の醸成と、地域自らが公共交通をつくり・守り・育む仕組みの構築

## 将来都市像実現のための施策・事業、実施プログラム

将来都市像を踏まえ、実現していくための施策・事業を挙げます。これらの施策・事業は、各実施主体と連携し、以下のスケジュールで検討・調整、実施していきます。（詳細は本編4、5章に記載）

[暮らす]クルマがなくてもおでかけしやすく誰もが暮らしたいまち

### 基本方針 I 《公共交通》 便利で持続可能な公共交通体系の構築

施策	実施主体						短期 (概ね3年 以内)	中期 (概ね5年 以内)	長期 (概ね10 年以内)	
	一宮市	地域の 皆さま 企業・ 団体	市民等	交通事業者	関係行政 機関 国	愛知県 警察				
戦略I-1…公共交通の 利便性・優位性向上	施策1 持続的な公共交通サービスレベルの確保									
	①公共交通の位置づけに応じたサービスレベルの確保	○			○					→
	②i-バス木曽川・北方コースの見直し									→
	③i-バスの運賃見直し検討									→ 関係機関との協議が調い次第整備
	④i-バス全路線における交通系ICカードサービスの導入検討	○			○					→ 関係機関との協議が調い次第整備
	⑤ドライバー確保に向けた取り組み	○			○	○				→
	施策2 公共交通ネットワークの再構築									
	①バスルートの改善	○			○					→
	施策3 バスの定時性・速達性向上									
	①バス運行ルートの道路混雑改善策の検討	○			○	○	○	○		→
	②一宮駅周辺における通過交通抑制策の検討	○	○	○	○				○	→ 関係機関との協議が調い次第整備
	施策4 鉄道駅やバス停留所から離れた地域交通の利便性向上									
	①i-バスミニの継続運行	○			○					→
	②i-バスミニの停留所の拡大	○	○	○	○					→
	施策5 タクシー運用の高度化									
①タクシーの効率的な配車の実現	○			○					→	
②タクシーをつかまえやすい環境の整備	○			○	○				→	

施策	実施主体						短期 (概ね3年 以内)	中期 (概ね5年 以内)	長期 (概ね10 年以内)	
	一宮市	地域の 皆さま 企業・ 団体	交通事 業者	関係行政 機関	国	愛知県 警察				
戦略Ⅰ-2 公共交通手段間の 結節機能強化	施策1 わかりやすく便利な乗継環境の構築									
	①一宮駅前の交通機能の再配置に向けた検討	○		○				関係機関との協議が調い次第整備		
	②鉄道駅周辺における駐輪場整備	○		○						
	③バス停留所付近での駐輪スペースの整備に向けた検討	○		○				関係機関との協議が調い次第整備		
	④民間施設等との連携による拠点化	○	○							
	⑤一宮駅周辺におけるバスの総合案内板の設置や路面標示による案内	○		○		○	○			
	⑥MaaSアプリを活用した共通チケットの検討	○	○	○						
	施策2 待合環境や乗降環境の改善									
①バス停留所待合環境の改善	○	○	○							
②鉄道駅やバス・タクシー車両のバリアフリー、乗降時の段差解消	○		○							
戦略Ⅰ-3 新技術の活用	施策1 新たなモビリティの導入検討									
	①新技術、新たなスキームを活用した交通の導入検討	○		○	○	○	○	関係機関との協議が調い次第整備		

検討・調整  実施   
 短期：2025 (R7) ~2027 (R9) 年  
 中期：2028 (R10) ~2029 (R11) 年  
 長期：2030 (R12) ~2034 (R16) 年

施策	実施主体						短期 (概ね3年 以内)	中期 (概ね5年 以内)	長期 (概ね10 年以内)	
	一宮市	地域の 皆さま 企業・ 団体	市民等	交通 事業者	関係行政 機関 国	愛知 県 警察				
戦略Ⅱ-1…健康的で環境負荷の少ない交通環境の構築	施策1 自転車通行環境の改善									
	①自転車通行空間の計画的な整備	○					○	○	→	
	②交差点における見通し確保	○		○					→	
	施策2 自転車の安全利用の推進									
	①地域や関係機関と連携した自転車利用ルールの周知・啓発	○		○				○	→	
	施策3 歩行者通行環境の改善									
	①歩行者通行空間の確保	○						○	→	
	②ゾーン30プラスの整備推進	○		○				○	→	
	③通学路交通安全プログラムに基づく安全対策の推進	○		○	○	○	○	○	→	
	施策4 快適な歩行環境の向上									
①歩道のバリアフリー化	○							→		
②無電柱化による通行空間の確保	○				○	○		→		
戦略Ⅱ-2…高齢者、障害者、妊産婦、若者世代のおでかけ支援	施策1 企業・施設等の送迎バスへの同乗									
	①外出支援事業の促進	○	○						→	
	施策2 福祉施策との連携									
	①満85歳以上の方等を対象とした福祉タクシー料金助成利用券の交付	○							→	
	②福祉有償運送の適切な継続実施			○					→	
	③障害者団体や老人クラブ等が視察・研修で移動する際の福祉バス運行	○							→	
	施策3 公共交通との連携									
	①高齢者、若者世代を対象としたお得な乗車券の提供	○			○				→	
②i-バスの障害者割引	○			○				→		
③妊産婦を対象としたi-バス無料パスの検討	○			○				→	→	

基本方針 Ⅲ 《広域・交流》 物流・広域交流を支える災害に強い道路・鉄道と、木曾川をもっと身近に感じられる交通体系の構築

施策	実施主体						短期 (概ね3年 以内)	中期 (概ね5年 以内)	長期 (概ね10 年以内)
	一宮市	地域の 皆さま 企業・ 団体	市民等	交通事業者	関係行政 機関 国	愛知県 警察			
戦略Ⅲ・1… (道路) 広域幹線道路網の充実	施策1 渋滞緩和、定時性向上等に資する道路整備								
	①名岐道路の整備促進							関係機関との協議が調い次第整備	→
	②尾張一宮パーキングエリアスマートIC(仮称)、一宮西港道路の整備に向けた検討	○				○	○	関係機関との協議が調い次第整備	→
	③幹線道路の整備	○					○		→
	④鉄道高架事業	○			○		○		→
	⑤主要渋滞箇所の交通渋滞対策	○			○	○	○	○	→
	施策2 災害に強い道路整備								
	①緊急輸送道路の無電柱化	○				○	○		→
	②主要橋梁の耐震化	○				○	○		→
	施策3 地域活性化の拠点形成								
①新たな地域活性化の拠点となる地域振興施設(道の駅等)の立地検討	○				○	○	関係機関との協議が調い次第整備	→	
戦略Ⅲ・2… (鉄道) 交流の促進・周辺地域の活性化に資する駅まち空間の創出	施策1 鉄道駅周辺の質的改良								
	①駅前広場の整備・リニューアルの検討	○			○				→
	②駅周辺の滞留空間の創出								→
戦略Ⅲ・3… (木曾川) 木曾川へのアクセス強化	施策1 木曾川へのアクセス機能の強化								
	①木曾川に親しむ拠点への自転車通行空間の整備	○							→
	②木曾川に親しむ拠点における利便施設の整備	○							→

検討・調整 ◻ → 実施 ◼ →  
 短期：2025 (R7) ~ 2027 (R9) 年  
 中期：2028 (R10) ~ 2029 (R11) 年  
 長期：2030 (R12) ~ 2034 (R16) 年

基本方針

IV

《まちなか》

居心地がよく「+1トリップ」してしまう魅力と回遊性を備えた  
ウォークアブルな空間とアクセシビリティの高い交通体系の構築

施策	実施主体						短期 (概ね3年 以内)	中期 (概ね5年 以内)	長期 (概ね10 年以内)	
	一宮市	地域の 皆さま 企業・ 団体	市民等	交通 事業者	関係行政 機関 国	警察 愛知県				
戦略 IV-1 交通施策とまちづくりの連携	施策1 まちなかへのアクセシビリティ向上									
	① まちなか来訪を促進するバス無料デーの実施検討	○			○			→	→	→
	② まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保	○	○					○	→	→
	施策2 まちなかの快適な移動環境・滞在空間の構築									
	① 居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成	○	○					→	→	→
	② 歩道の高質化と滞在空間の整備	○	○					→	→	→
	③ 多様な交通に対応した道路空間の再構築	○	○		○			○	→	→
	④ 一宮駅周辺における超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等の導入検討	○			○			○	→	→
	施策3 まちなかの魅力向上									
	① 道路空間や駅前広場等を活用した賑わい創出	○	○						→	→
	② 公共交通とイベントセット券販売やイベント券にバス割引を付与した販売等	○	○		○				→	→

基本方針 V

《意識醸成・共創》 過度にクルマ利用に頼らない、多様な交通を使い分ける意識の醸成と、地域自らが公共交通をつくり・守り・育む仕組みの構築

施策	実施主体						短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
	一宮市	地域の皆さま		交通事業者	関係行政機関				
		企業・団体	市民等		国	愛知県			
戦略V-1 公共交通の利用促進	施策1 周知強化・利用啓発								
	①公共交通マップの作成、転入者等への配布	○			○				→
	②SNSを利用した情報発信、乗換検索の活用、バスロケーションシステムの充実	○			○			→	→
	③鉄道やバス利用促進のためのイベント実施・きっかけづくり	○	○		○				→
	④小学生を対象としたバスの乗車マナー教室	○			○				→
⑤高齢層を対象としたバス利用に関する出前講座	○			○				→	
戦略V-2 交通の利用促進 多様な	施策1 環境施策との連携								
	①公共交通利用時のインセンティブ付与	○	○		○				→
	施策2 健康施策との連携								
戦略V-3 地域による 移動手段確保	①健康増進に係るポイントプログラム	○						→	→
	②自転車を活用した健康づくりの推進	○						→	→
	施策1 地域協議会の取り組みの推進								
戦略V-4 多様な主体との共創	①地域協議会立ち上げの支援	○	○	○	○				→
	②地域協議会の継続的活動の支援	○	○	○	○				→
	③地域協議会主体による新たな移動手段の導入	○	○	○	○			→	→
	施策1 企業や商業施設との連携								
	①鉄道やバス路線沿線企業へ自動車通勤から公共交通利用への働きかけ	○	○	○	○				→
②商業施設と連携した外出支援	○	○						→	→
③商業施設と連携したバス利用によるお買物時の特典付与	○	○		○				→	→
施策2 乗車運賃以外の資金調達									
①住民、民間企業による協賛制度の創出	○	○	○					→	→

検討・調整 → 実施 →  
 短期：2025 (R7) ~2027 (R9) 年  
 中期：2028 (R10) ~2029 (R11) 年  
 長期：2030 (R12) ~2034 (R16) 年

## 評価指標・目標値

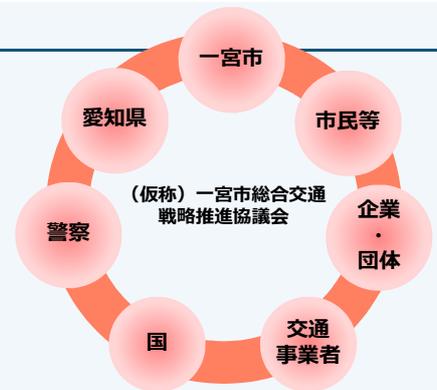
PDCAの実施に当たり、目標の達成状況の評価を以下の指標を用いて行います。指標は基本方針を踏まえ、データの入手や指標算出のハードルを考慮して設定しました。目標の評価年度は2034（令和16）年度とします。

基本方針	分類	指標	データ出典	現況値		目標値	
				年次	値		
【暮らす】 クルマがなくてもおでかけしやすい誰もが暮らしたいまち	《暮らしたいまち》	1)一宮市に住み続けたいと思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	77.8%	85%	
		2)居住誘導区域内の公共交通圏域人口	国勢調査人口（250mメッシュ）	R2	169,116人	現況より増加	
	《公共交通》 便利で持続可能な公共交通体系の構築	3)市内のバスや鉄道などの公共交通網が充実していると思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	42.1%	47.1% (+5%)	
		4)鉄道の利用者数	東海旅客鉄道株式会社・名古屋鉄道株式会社提供資料	R5年度	125,994人/日	138,090人/日 (H30年度値)	
		5)バスの利用者数	交通事業者データ	R5年度	12,122人/日	13,644人/日 (H30年度値)	
		6)「クルマが無くて安心して暮らせと思う」に当てはまらない人の割合	一宮市おでかけに関するアンケート調査結果	R5	75%	65% (-10%)	
	《個別交通》 安全・安心で快適な移動環境の構築	自転車・歩行者	7)歩行者や自転車安心して通行できていると思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	33.5%	38.5% (+5%)
			8)歩行者・自転車の交通事故死傷者数	愛知県統計年鑑バックナンバー	R6	613人	490人 (-20%)
【呼び込む】 ヒトとモノが行き交う市民・企業・来訪者から選ばれるまち	《広域・交流》 物流・広域交流を支え災害に強い道路・鉄道と、木曽川をもと身近に感じられる交通体系の構築	広域交流	9)市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	16.4%	21.4% (+5%)
【つむぐ】 これからの交通を地域のみんなでつむぐまち	《意識醸成・共創》 過度にクルマ利用に頼らない、多様な交通を使い分ける意識の醸成と、地域自らが公共交通をつくり・守り・育む仕組みの構築	意識	11)地域協議会がある地区数	市保有資料	R6	1地区	3地区
			12)市民が積極的に公共交通を利用するべきだと思う人の割合	一宮市おでかけに関するアンケート調査結果	R5	19%	29% (+10%)
			4)鉄道の利用者数（再掲）	東海旅客鉄道株式会社・名古屋鉄道株式会社提供資料	R5年度	125,994人/日	138,090人/日 (H30年度値)
			5)バスの利用者数（再掲）	交通事業者データ	R5年度	12,122人/日	13,644人/日 (H30年度値)

## 推進体制

推進体制は、総合交通戦略策定協議会のメンバーを踏襲しつつ、「（仮称）一宮市総合交通戦略推進協議会」を立ち上げ、各主体が連携して実施、評価、見直し・改善していきます。

なお、評価の節目など、必要に応じて第三者である学識等にアドバイスを頂きます。



## PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクル

将来都市像の実現に向けて、PDCAを繰り返して総合交通のスパイラルアップを図ります。

実施項目	計画年次	2025年 (令和7)	2026年 (令和8)	2027年 (令和9)	2028年 (令和10)	2029年 (令和11)	2030年 (令和12)	2031年 (令和13)	2032年 (令和14)	2033年 (令和15)	2034年 (令和16)
施策実施	施策実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
各施策の実施状況、目標の達成状況の評価	施策実施状況、各年の目標確認	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
見直し・改善			必要に応じて見直し	→	→	→	→	→	→	→	→
戦略の改定											改定に向けた準備

