

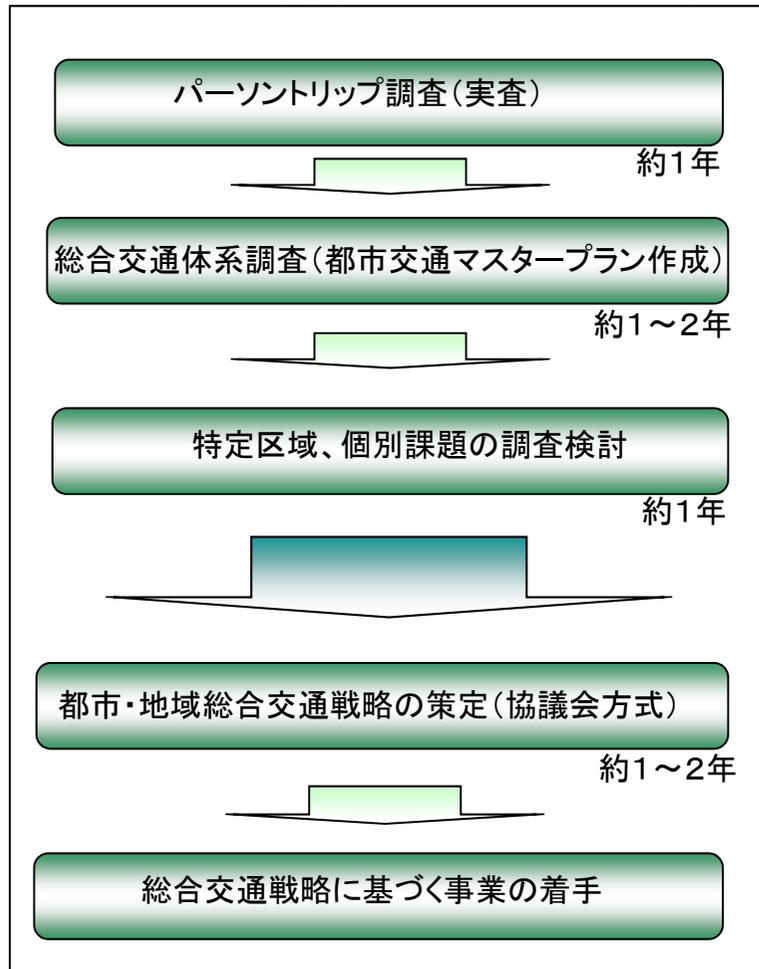
【都市・地域総合交通戦略の具体的な進め方について】

1. 都市・地域総合交通戦略導入の意義
2. 都市・地域総合交通戦略の特徴
3. 目指すべき将来像の考え方
4. 計画年次の考え方
5. 対象区域の設定の考え方
6. 総合交通戦略の対象とするテーマ(例)
7. 当面達成すべき目標の設定と評価指標との関わり
8. アウトカム指標の設定(わかりやすい数値目標)
9. 総力戦による総合交通戦略の推進
10. パッケージアプローチによる戦略の推進イメージ
11. パッケージアプローチによる交通結節点の整備イメージ
12. 総合交通戦略の進め方 ー 戦略実施プログラムの設定 ー
13. 総合交通戦略の実施体制
14. アウトカム指標と連動した評価・改善システムの導入

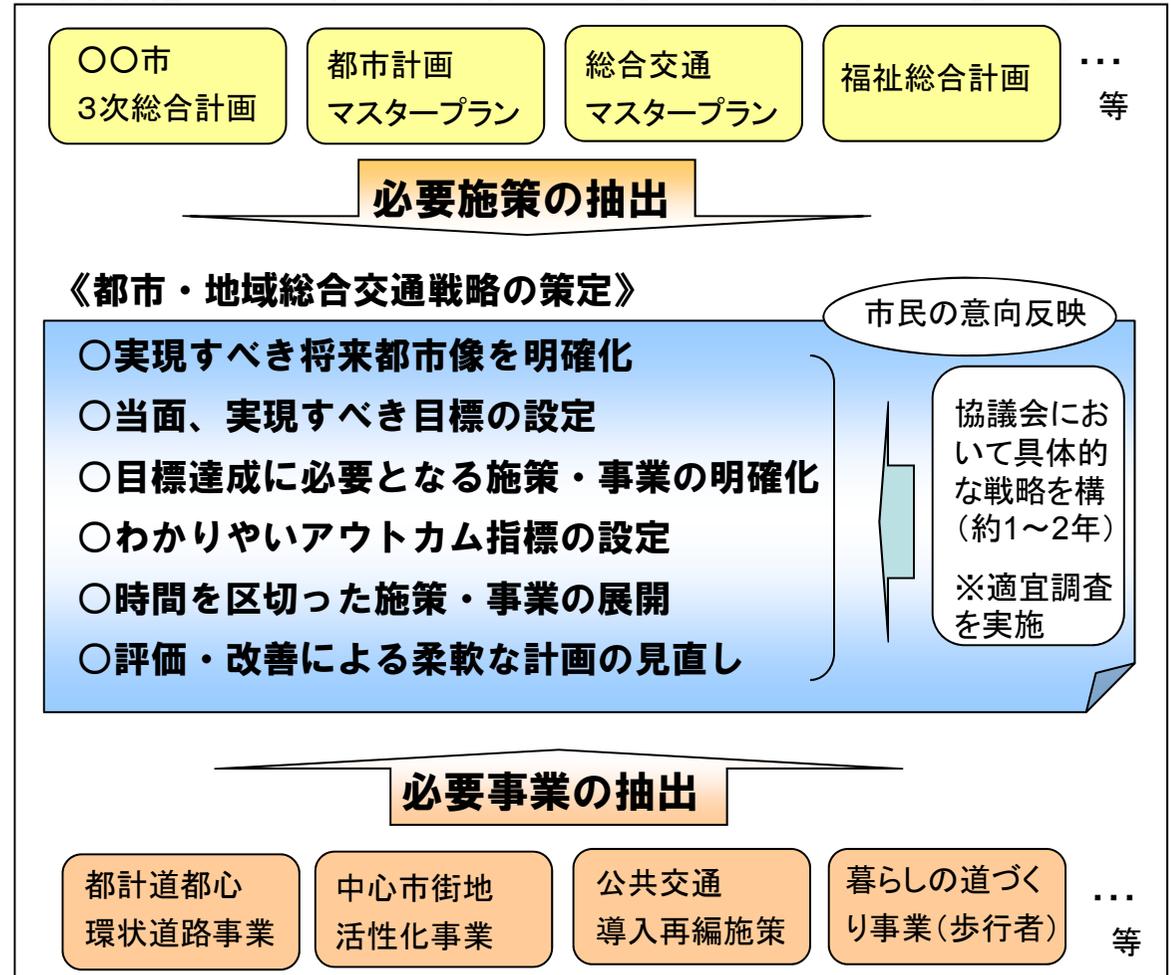
1. 都市・地域総合交通戦略導入の意義

- **マスタープランから戦略(プログラム付き実施計画)へ**
→従来の総合交通計画について、将来像を明確にし、当面重視すべき目標を定め、その実現に必要なとなる具体的な実行方策を取りまとめるとともに、時間を区切って施策・事業を実施する戦略へ
- 都市・地域総合交通戦略がより実効性の高い計画とするため、**関係施策・事業との連携及び継続性を重視した、施策・事業の組み合わせにより、機動的な展開が可能となる戦略を構築**

これまでの都市交通関係調査の進め方



関係施策・事業との連携を重視した戦略調査の考え方



2. 都市・地域総合交通戦略の特徴

- 需要追従型から目指すべき将来像を実現する目標設定型の総合交通戦略の策定へ

都市・地域総合交通戦略

■ 総合交通戦略の特徴

- 交通需要に対応した都市交通施策の展開(需要追従型)から、
目指すべき将来像を実現する都市交通施策の展開(目標設定型)へ

都市
交通
戦略

< 目標設定 >

- 将来像を踏まえ、達成すべき目標を
わかりやすい指標を用い設定

< 目標達成のための施策パッケージ >

- ハード施策とソフト施策が一体となった
効率的・重点的な施策展開
(施策のパッケージ化)
- 実施可能な複数のパッケージ
代替案を必要に応じて比較検討

■ 実効性の向上

- PDCAサイクルの導入
目標の達成度を点検
- プロセスの透明性や客観性を確保
- 協定等の締結を行い
施策パッケージの確実な実行を
担保

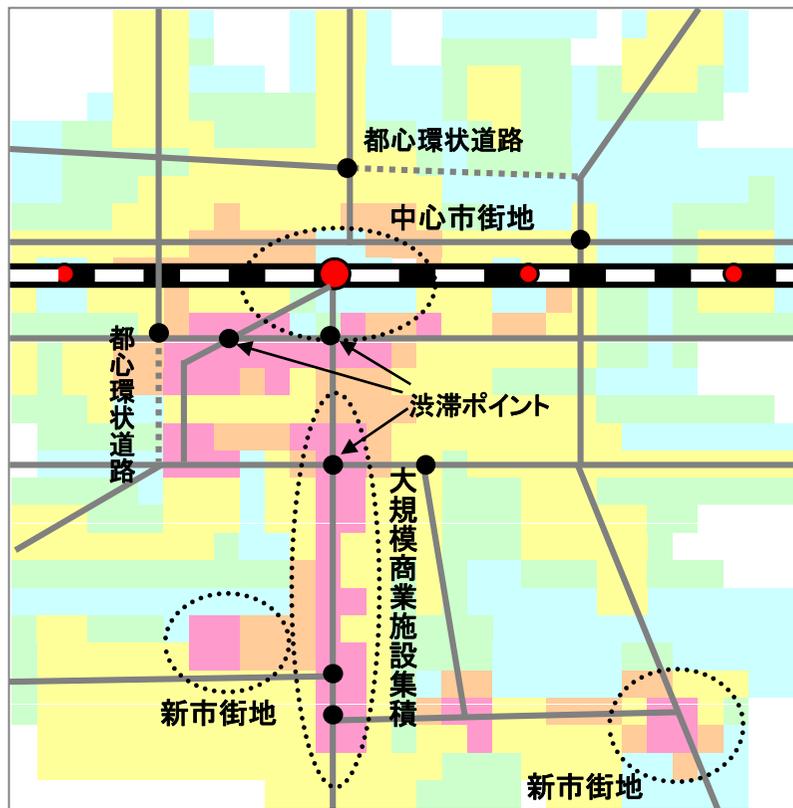
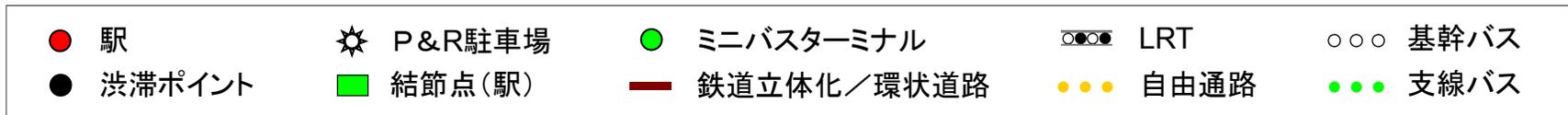
■ 都市交通戦略に関与する主体

- 行政内だけでなく民間も含む多様な主体の連携による「総力戦」での取り組み
- 施策の推進が円滑に進められるよう、国による総合的・一体的な支援

3. 目指すべき将来像の考え方

- 望ましい将来像をとして目指すべき方向性を**都市・地域における実状を踏まえ設定**
- **都市・地域の解決すべき課題を踏まえつつ、各施策を連携させパッケージアプローチによる取組を基本**
- まちづくりと連動した**総合的な交通施策が先導することにより、まちの質的向上を推進**

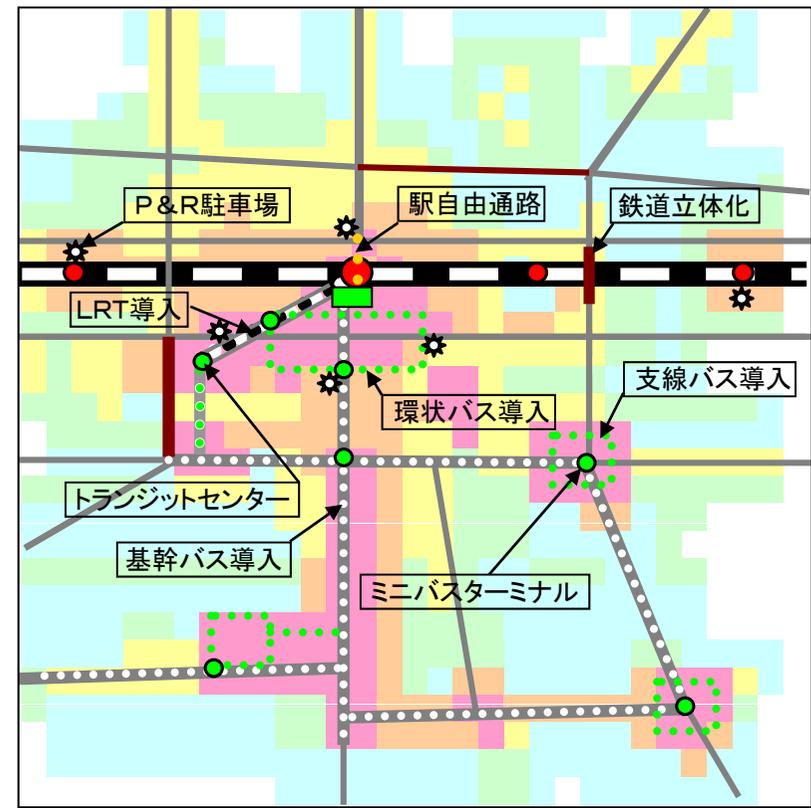
都市・地域として目指すべき将来像と交通施策のイメージ



現況

人口密度
小 大

約20年後



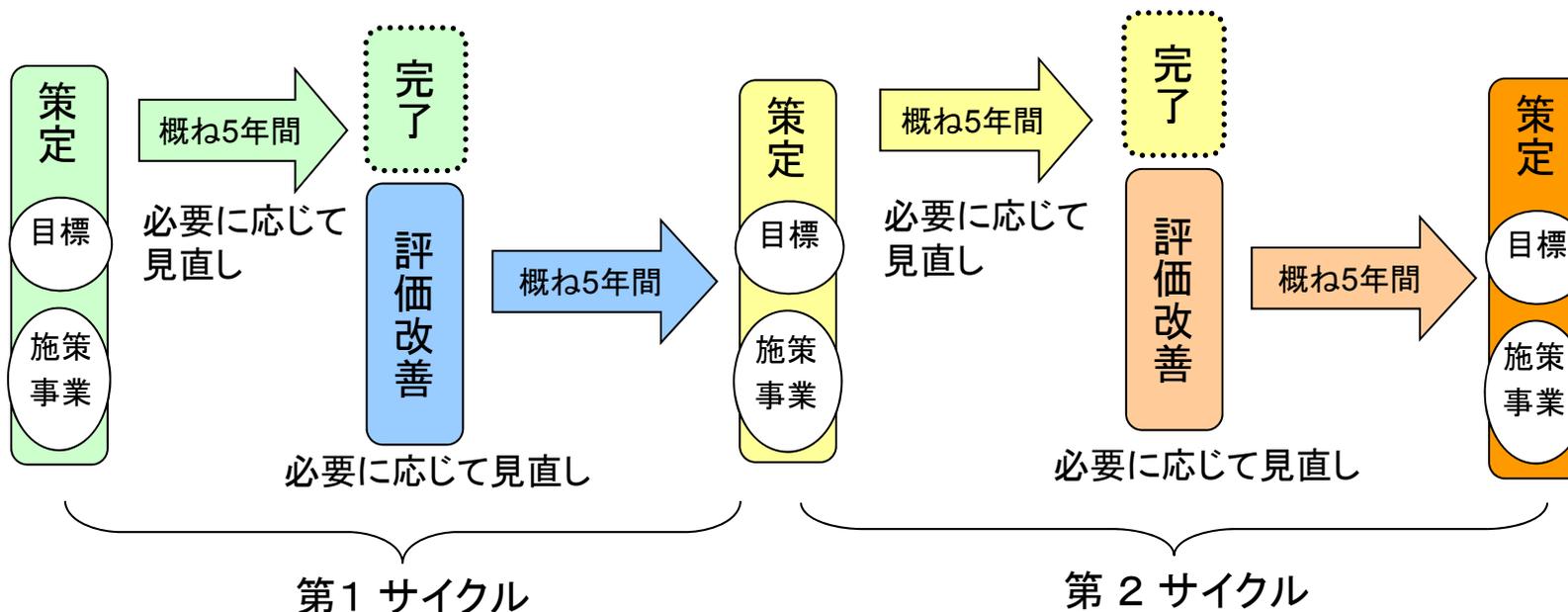
目指すべき将来像

4. 計画年次の考え方

□ 目標年次は、効果の**早期発現**への期待、**実施に要する期間**、関連する計画の**目標年次**、**国による支援制度の計画期間等**を考慮して、**概ね5年から10年後**とすることが望ましい

- 比較的短期間に効果を発揮することが必要
- プログラムに基づき、**施策を着実に展開するには、5年から10年程度以下**とすることが望ましい
- まちづくり交付金や地方道路整備臨時交付金等の助成制度の計画期間は、3年間から5年間程度
- 交通施設整備や施策の実現には、数年間を要する場合が多いため、**5年から10年程度は必要**
- 総合的な交通戦略に関連する計画の目標年次は20年程度

総合的交通戦略のスケジュールのイメージ



5. 対象区域の設定の考え方

□ 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など、**対象とする交通問題に対応して設定**することが望ましい。

- 総合的な交通戦略の実現性を高めるためには、関係機関の協力のもと、**責任を持って戦略を推進できる区域**とすることが重要
- 戦略が単に計画に終わることなく、実効性ある施策パッケージとして展開されるためには、**地方自治体の首長がリーダーシップを発揮できる区域**であることが重要
- 複数の市町村にまたがる都市圏レベルの場合には、政策の推進に関する意志決定や責任が明確な組織体制が必要

<札幌都心選定の理由>

札幌都心部は、北海道の顔といえる地区であり、市民のみならず観光客など来街者のためにも快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められると「市」が判断したため。



さっぽろ都心交通計画の対象区域



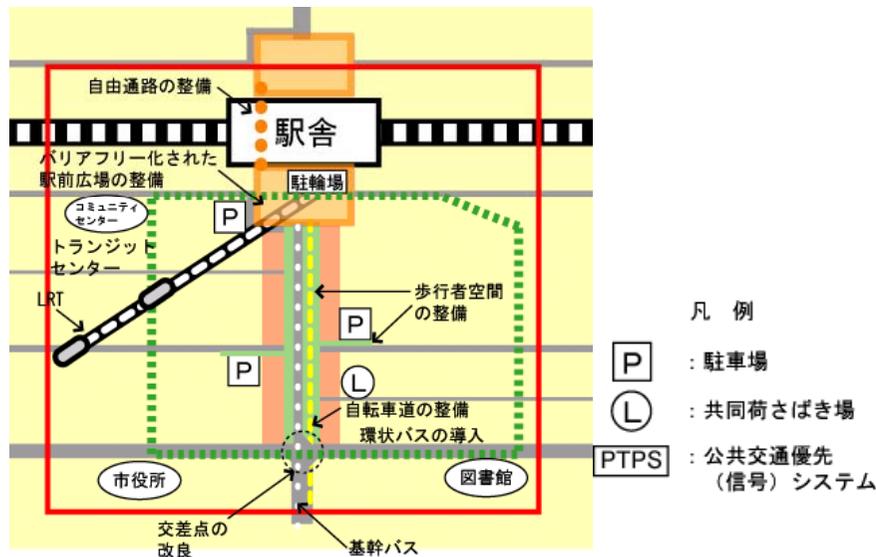
熊本都市圏都市交通アクションプログラムの対象区域

6. 総合交通戦略の対象とするテーマ(例)

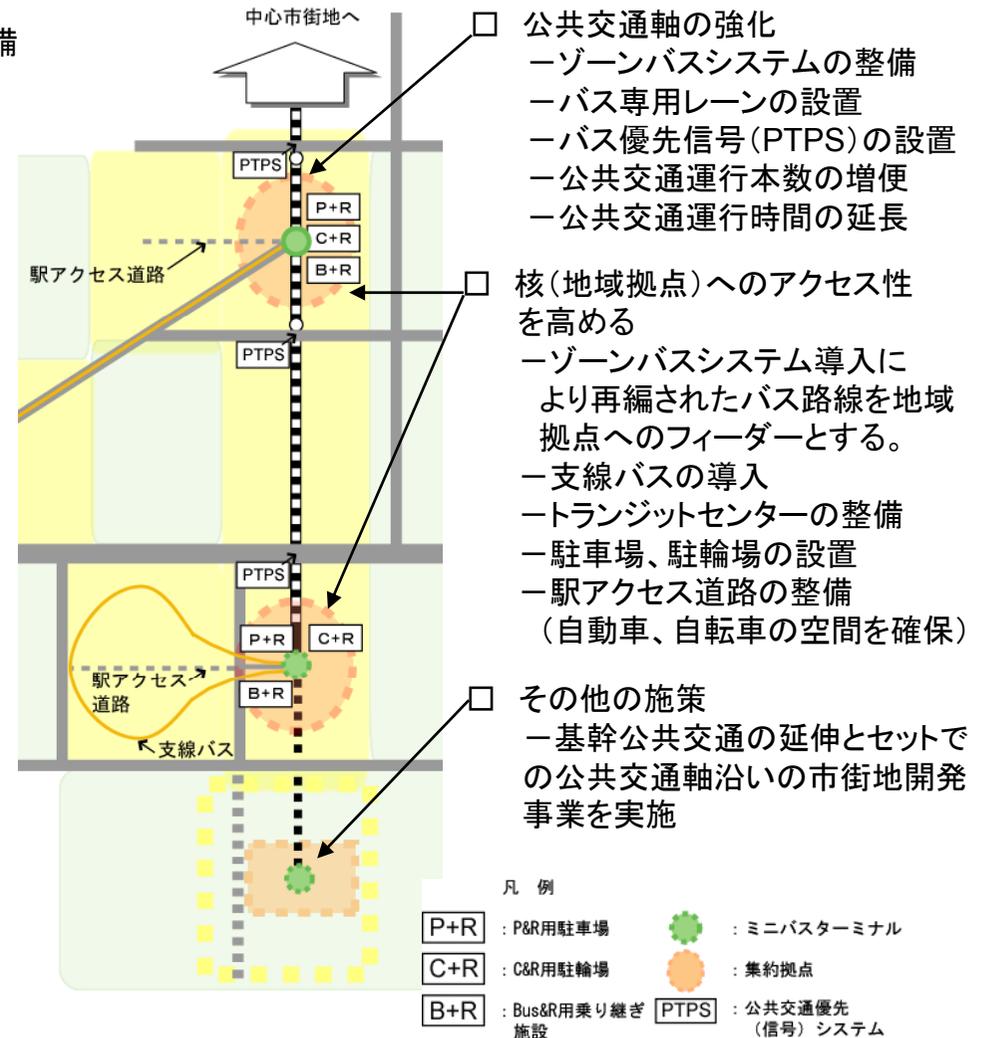
- 目指すべき将来像を具体化するため、**取り組むべきテーマに応じて戦略を策定**
- 戦略として具備すべき内容として、「**何のための施策・事業なのか**」、「**達成されるサービス水準が市民感覚と整合しているのか**」、「**事業の機動性、柔軟性は十分か**」などを考慮し検討・調整することが肝要

テーマ(例1): 中心市街地活性化に係る施策・事業展開

- 中心市街地へのアクセス性を高める
 - ー 駅から商店街へ行きやすい、バリアフリー化された駅前広場の整備
 - ー 自転車道の整備、駅前広場への駐輪場の整備
 - ー 中心市街地の歩行者空間のフリンジへの駐車場の設置
 - ー 商店街裏の路地への共同荷さばき場の整備
 - ー 混雑する交差点の改良、バス優先信号の設置
- 中心市街地の回遊性を高める
 - ー 商店街を行き来しやすい歩行者空間の整備
 - ー 駅、商店街、役所、公共施設を結ぶ環状バスの導入
- その他の施策
 - ー 賑わいを高める商業施設の整備
 - ー 公共交通利用を促進する「お買物バス券」の発行 など



● テーマ(例2): 都市圏全体の施策・事業展開 (多核連携型+公共交通軸強化)



7. 当面達成すべき目標の設定と評価指標との関わり

- 将来像を踏まえ、**当面の戦略実施期間中(概ね5年)に達成すべき目標を設定**
- 達成度を評価する指標として、**わかりやすいアウトプット及びアウトカム指標を用い施策・事業を総合評価**

将来像 イメージ	目標	達成度を評価する指標イメージ	
		アウトプット	アウトカム
① 中心市街地の活性化	市民の誰もが安心、快適に過ごせる活気に満ちた中心市街地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地における歩行環境の整備状況 ・ 公共交通からのアクセス性の充実 ・ 時間貸し駐車スペースの確保 ・ 荷捌きスペースの確保 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30分以内に中心市街地に到達できる居住人口の割合 ・ 中心市街地における都市機能の充足率(生活必要機能) → 診療所、スーパー、市役所窓口機能 図書館、書店 等
② 公共交通の利便性向上 ・ 利用促進	市民が便利で身近に利用できる交通手段として公共交通を整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑な乗換が可能な交通結節点の整備状況(バリフリ化率、駐輪場等) ・ 交通結節点までのアクセス環境 → 主要導線の歩道設置率 自転車走行環境 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の高い公共交通を利用可能な市街地の居住人口割合 → 平均15分単位で公共交通の利用が可能な人口 ・ 公共交通利用不便地域の人口割合
③ 安全で安心な、歩いて暮らせるまちづくり	自家用車に過度に頼ることなく、高齢者が安全で安心して暮らせる生活環境を実現	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口集積地域と中心市街地を結ぶ公共交通の整備状況 ・ 十分なサービスの提供が可能となる公共交通支援の実施状況(バス専用レーン・優先信号設置等) ・ 公共交通運行情報的確な発信 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の徒歩圏内における高齢者の割合 ・ 公共交通徒歩圏内における安心歩行エリアの割合 ・ 自家用車を利用することなく、中心市街地へのアクセスが可能な人口割合

※都市の将来像、目標、指標のイメージを例示したものであり、各都市の実状に応じた検討が必要

8. アウトカム指標の設定(わかりやすい数値目標)

- **アウトカム指標**の設定にあたっては、**交通利用者等の視点に立った「わかりやすさ」が重要であり、事業進捗(アウトプット)と連動可能な指標評価**が望ましい

(公共交通・交通結節点・集約型のまちづくりに係る連動指標の検討イメージ)

1. 交通結節点の乗継円滑化

→公共交通(鉄道・バス等)の乗換円滑について指標化

(考え方の例)

- ①鉄道・バスのピーク時サービスレベルを設定(例えば1本/10分の乗継の状況)
- ②駅広、駅舎、歩道等のサービスレベルを設定(例えばバリアフリー化の状況)
- ③駅前広場への駐輪場等の併設状況 等

以上の①~③を満足する交通結節点を整備済みと定義
(対象)

- ・利用者(公共交通利用者)〇人以上交通結節点

交通サービスレベルの設定については、
現況のサービス状況と望ましい姿のあり方を踏まえ設定することが必要

2. 駅周辺拠点における都市機能の充足率

→交通の乗継円滑化が図られ、快適に整備された駅周辺市街地の状況を指標化

(考え方の例)

- ①上述の「1」を満足し
- ②駅圏(〇km)内に生活に必要な各種機能が立地
→例えば、診療所、コンビニ、クリーニング、市役所出張所、図書館等があり
- ③例えば、圏域内の都市計画道路整備率が〇%
- ④例えば、2車線以上の道路への歩道の設置率が〇%、バリアフリー化率が〇%

以上の①~④を満足する駅周辺拠点を整備済みと定義
(対象)

- ・上述の「1」を満足する拠点内に集積する人口比率

駅周辺の集約拠点の形成にあたっては、
必要となる現況の都市機能サービス状況と望ましい姿のあり方を踏まえ設定することが必要

3. 快適・利便な市街地へのコンパクト化率

→上述の「1」、「2」を満足する地域に住むDID地区人口の割合を指標化

(考え方の例)

- DID地区の人口のうち、「1」、「2」を満足する駅圏への人口の集積化率

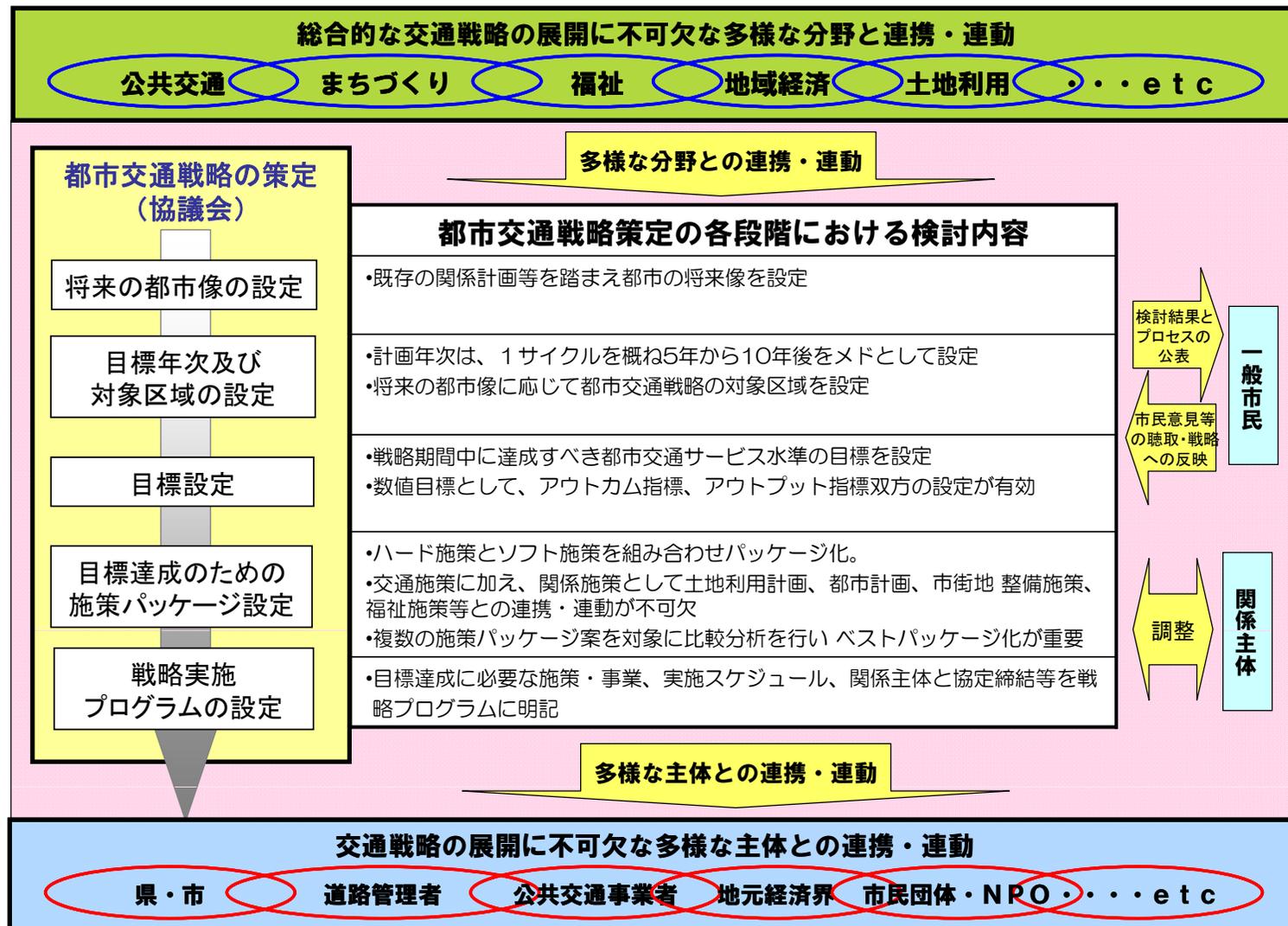
(対象)

- DID地区の人口

9. 総力戦による総合交通戦略の推進

- 従前のような縦割りになりがちな施策・事業を廃し、**関係機関と動きと連動・連携を基本に戦略を推進**
- 総合交通戦略の策定および展開には、**多様な分野・主体との連携が必要不可欠**

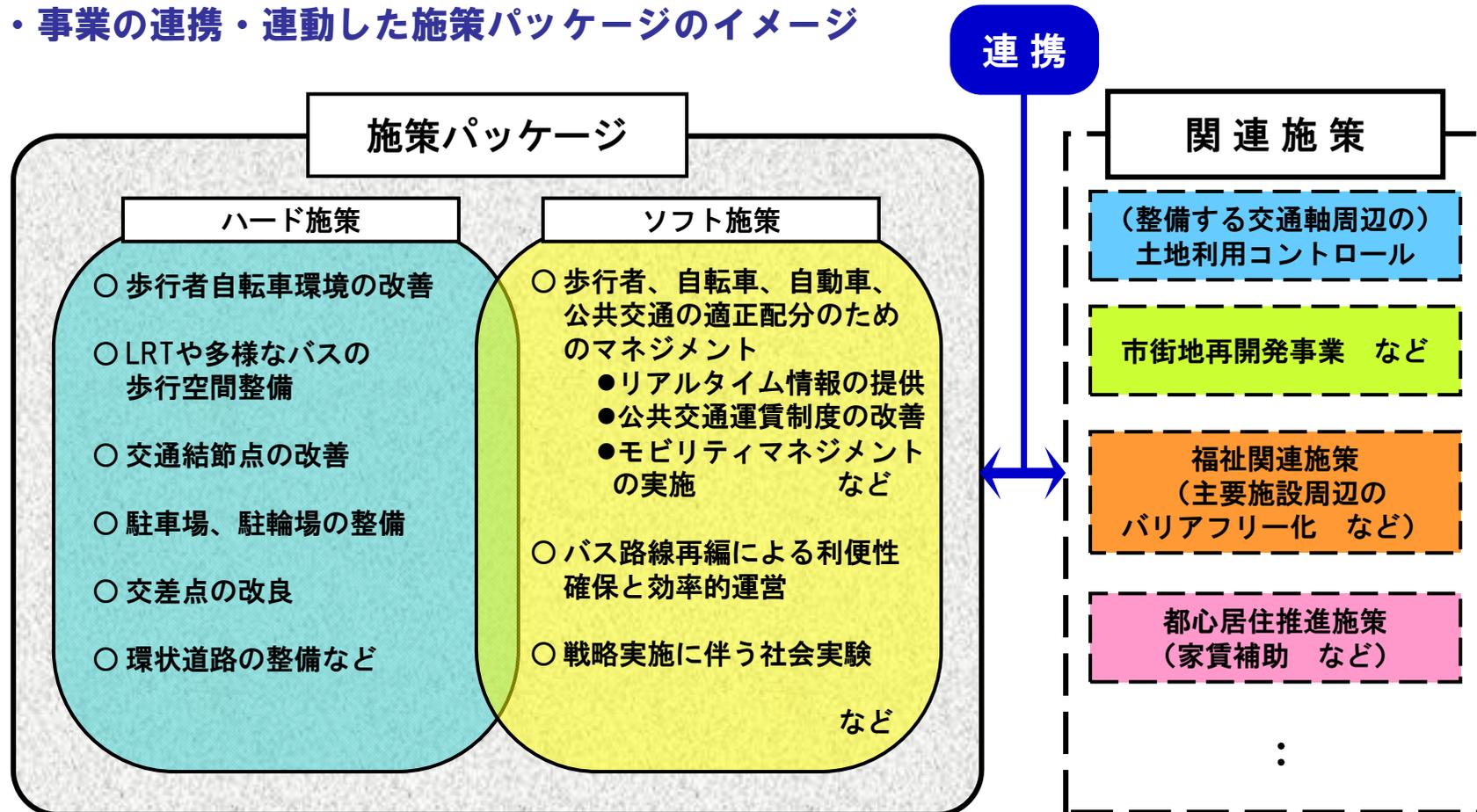
総力戦による総合戦略の推進スキーム



10. パッケージアプローチによる戦略の推進イメージ

- 都市交通の課題に適切に対応するには、**都市交通と密接に関連している「まちづくり」と一体となって必要な施策を総合的・一体的に実施**することが必要
- そのため、交通に関する**ハード施策とソフト施策を組み合わせ**たもの（**施策パッケージ**）と関連する他分野の**施策が連携・連動**することが重要

施策・事業の連携・連動した施策パッケージのイメージ



11. パッケージアプローチによる交通結節点の整備イメージ

駅前広場等における一体的施策展開のイメージ

駅前広場再整備前



戦略策定

【駅前広場再整備】

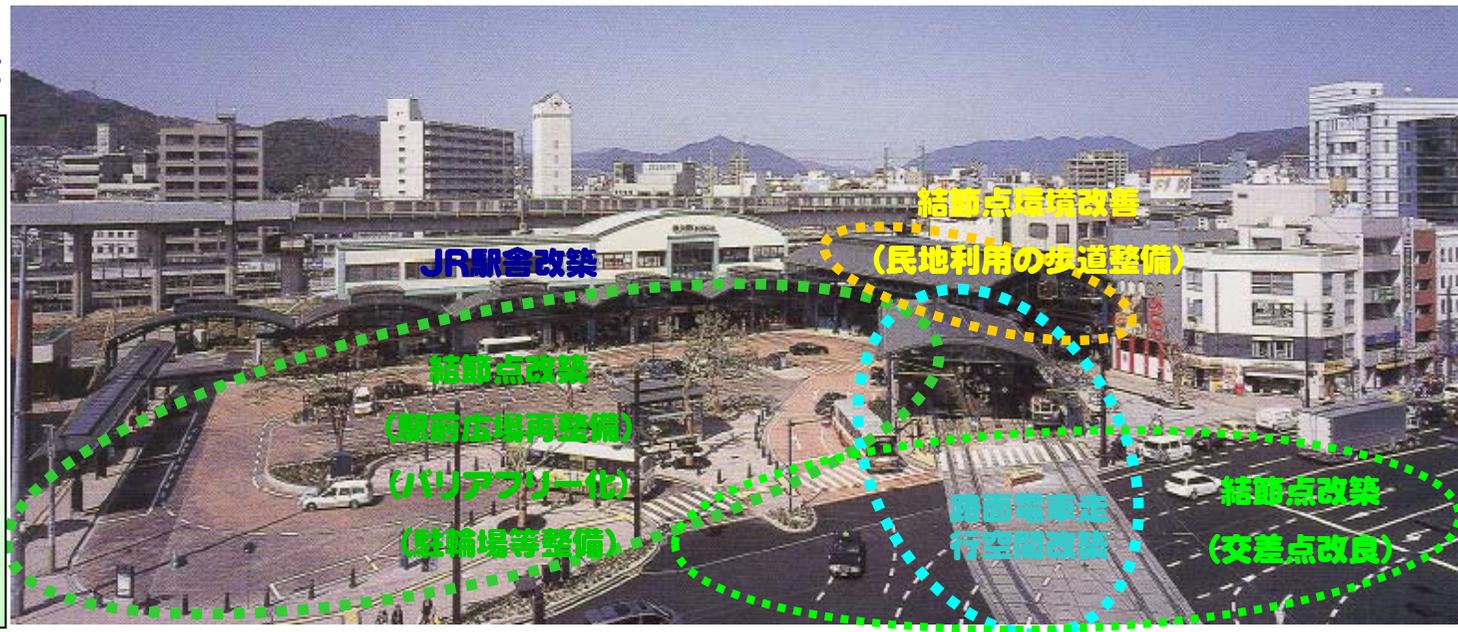
- JR、路面電車、バスの相互乗り入れ
(駅広拡幅、バス停集約、屋根設置)
- JR駅舎の改築
- 歩行者空間のバリアフリー化
- 駐車場・駐輪場の新設
- 隣接交差点の改良 等

再整備

駅前広場再整備後

【戦略に基づく体制】

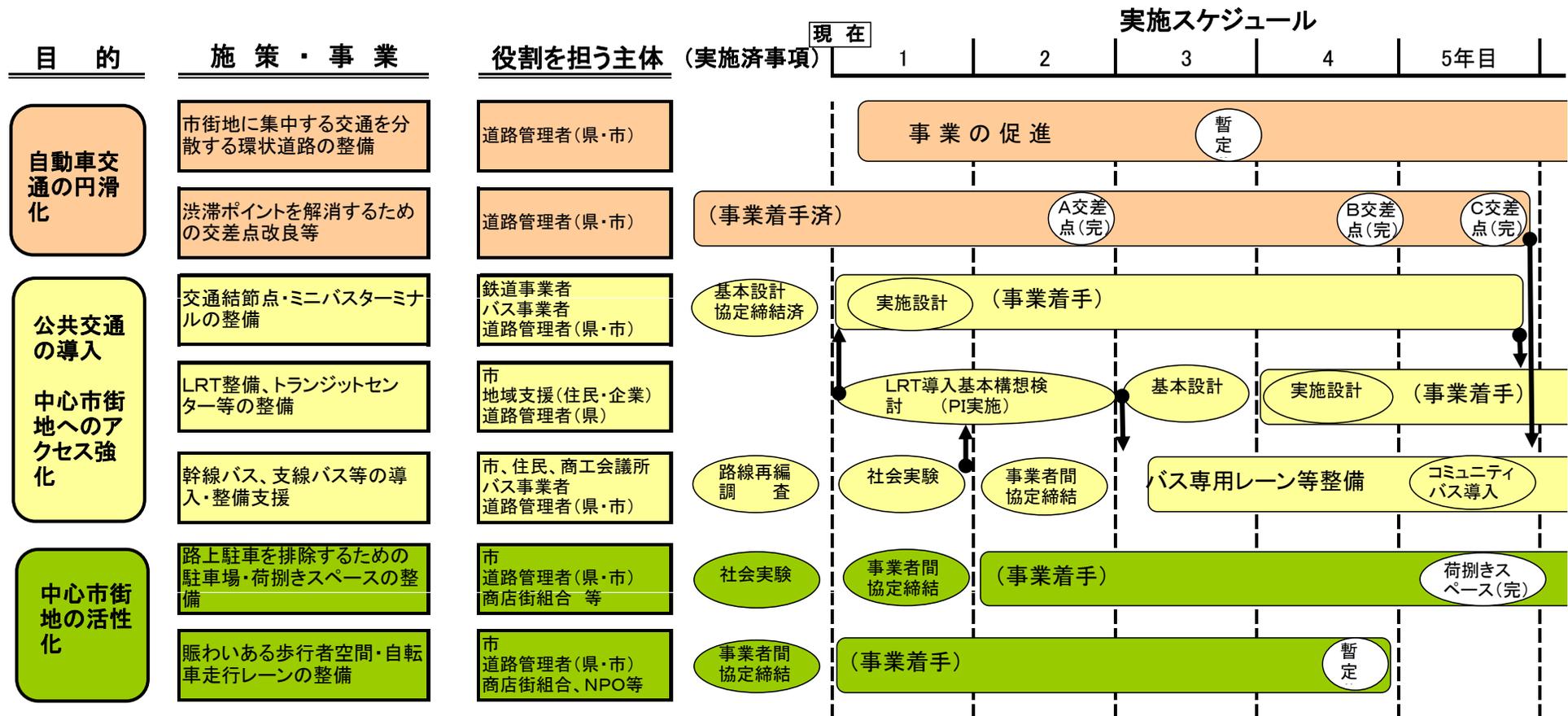
- 国
→事業支援
- 市町村
→駅広再整備
→バス集約化
→路面電車導入空間整備
- 鉄軌道者
→駅舎改築等
- 道路管理者(市町村等)
→隣接交差点改良 等



12. 総合交通戦略の進め方 — 戦略実施プログラムの設定 —

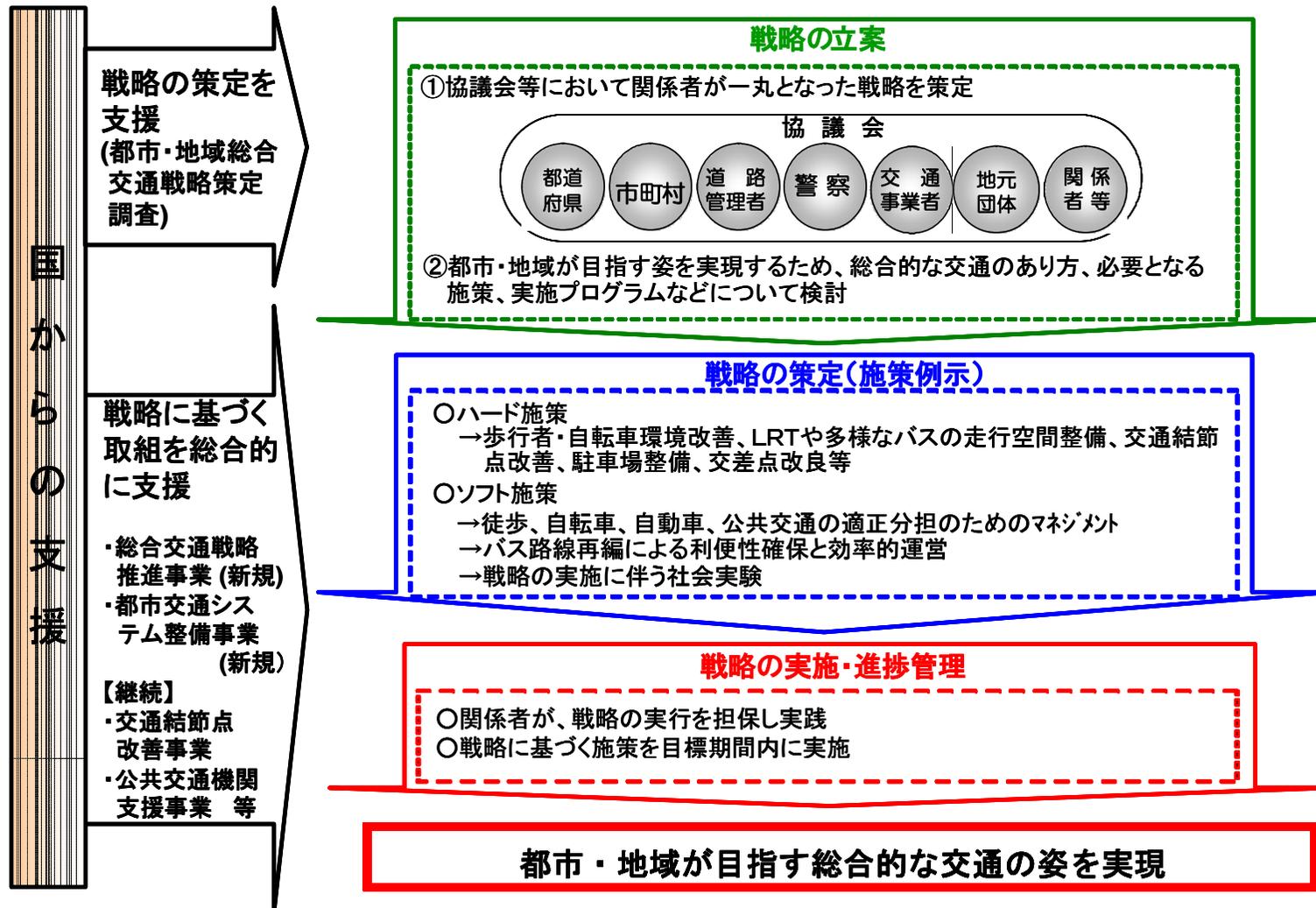
- ❑ **戦略実施プログラム**は、目標年次までの期間中における各施策・事業の展開について、**各実施主体との調整を踏まえ実施内容等を明確化**
- ❑ 具体的には、**施策・事業の実施時期、連動すべき施策・事業との関係、適切な実施順序等の情報を関係する主体を共有**することが重要

中心市街地活性化等に係るハード事業実施プログラムのイメージ



13. 総合交通戦略の実施体制

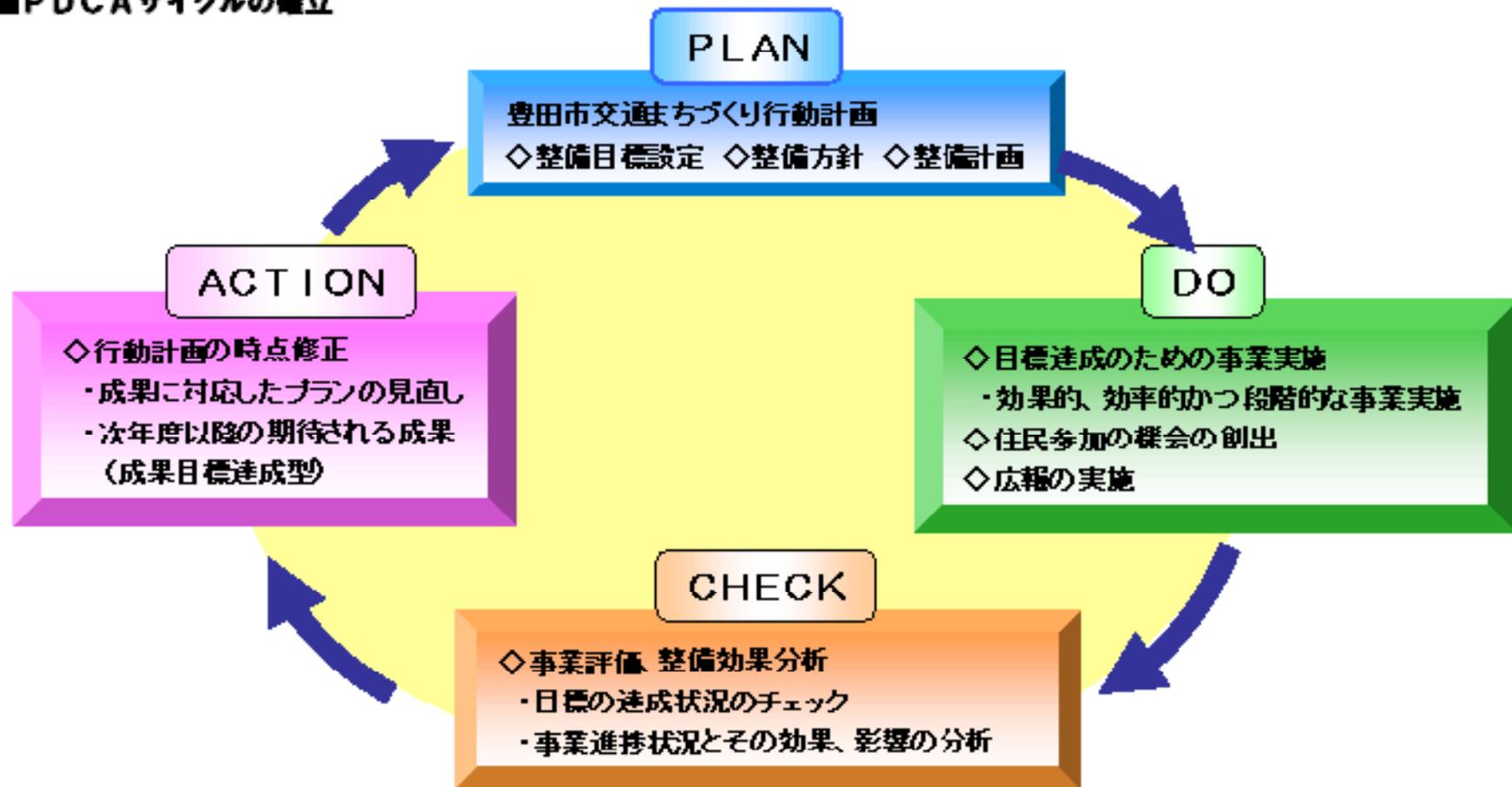
- 策定・実施の体制は、全ての都市交通関係主体が参画する協議会方式を基本とし、関係主体がそれぞれの責任を明確にして着実に施策を展開していく仕組みを構築することが重要
- 国は戦略の策定を支援、あわせて戦略に基づく取組を総合的に支援



14. アウトカム指標と連動した評価・改善システムの導入

- ❑ 事業の進捗を監視するのではなく、事業による成果を適切に評価することを重視
- ❑ アウトカム指標を活用し、市民生活向上への貢献度を評価できる評価・改善システムを導入

■PDCAサイクルの確立



施策実行時における評価の考え方： 豊田市交通まちづくり行動計画(豊田市総合交通戦略)