

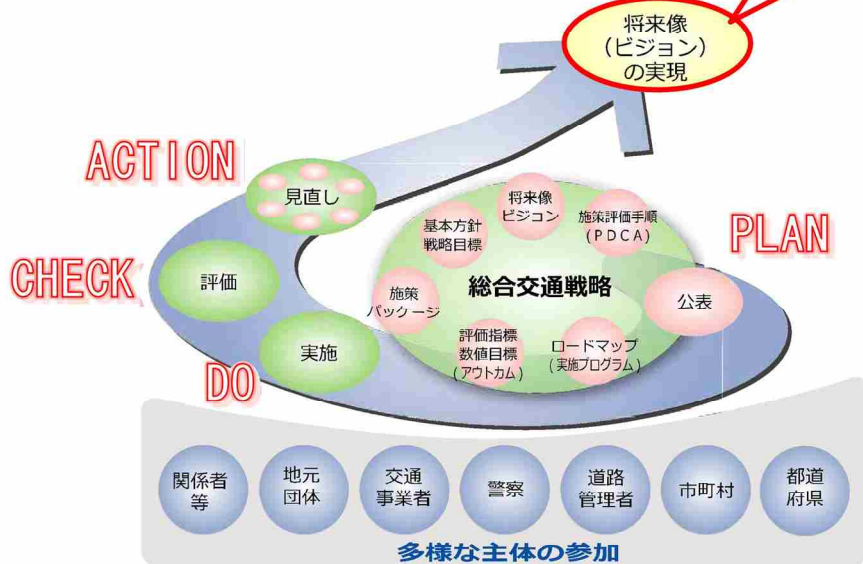
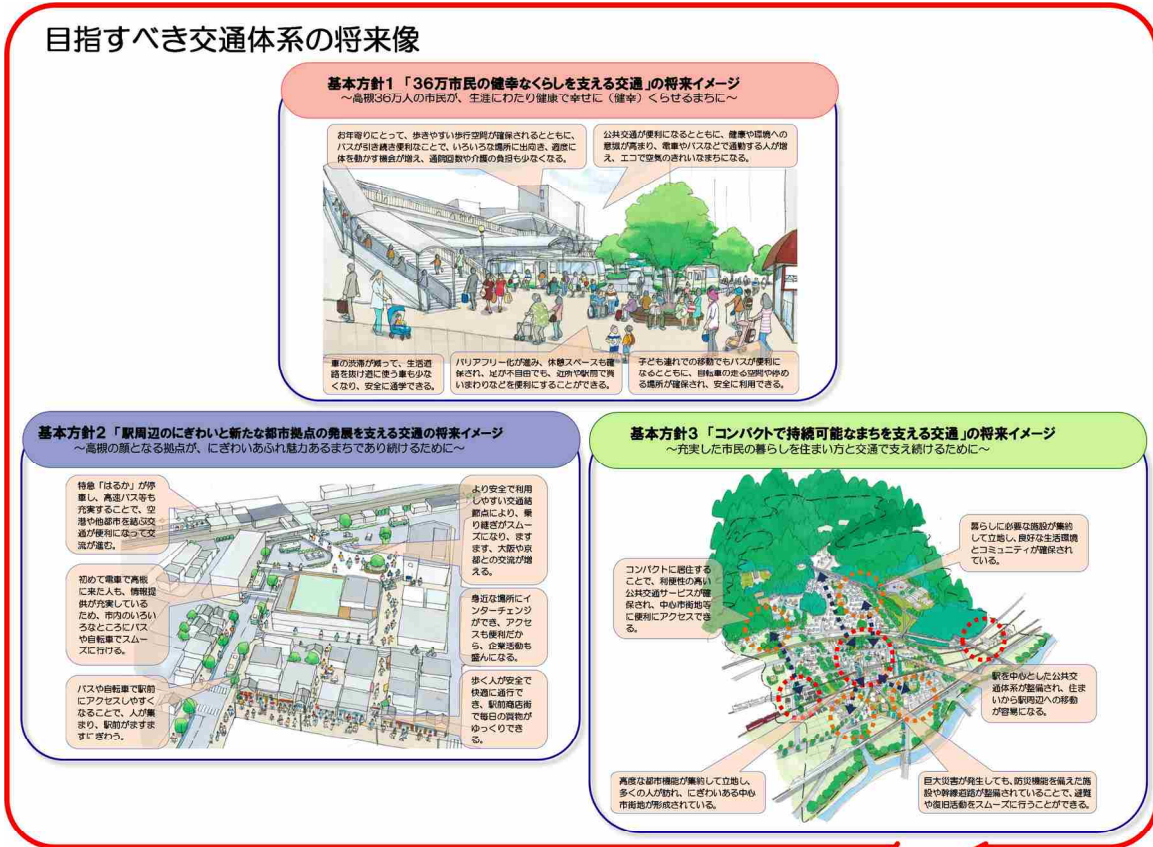
## 5 総合交通戦略に基づく取組の推進

|       |                 |    |
|-------|-----------------|----|
| 5 - 1 | PDCAサイクルによる進行管理 | 52 |
| 5 - 2 | 事業推進体制          | 53 |
| 5 - 3 | 施策の評価方法         | 54 |
| 5 - 4 | 各主体の役割          | 56 |

5-1 PDCAサイクルによる進行管理

本戦略に示す目指すべき交通体系の将来像を着実に実現していくためには、事業の進行を管理し、適切な時期に進捗状況や社会情勢等を踏まえ、計画の見直しを行う必要があります。

そのため、PDCAサイクルに基づき、総合交通戦略の策定 (Plan)、施策の実施 (Do)、施策の評価 (Check)、施策の見直し (Action) を実施することとします。



※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～（平成26年8月 国土交通省都市局）を基に作成

図 5-1 本戦略におけるPDCAサイクルのイメージ

## 5-2 事業推進体制

本戦略策定後、3年ごとに、「(仮称)総合交通戦略推進協議会」を開催し、事業進捗やモニタリング指標の確認を行ったうえで、社会情勢の変化も踏まえながら事業の見直しを検討します。また、毎年、庁内の関係者による会議を開催し、より細やかな事業進捗の確認及びモニタリング指標の確認を実施するものとします。

さらに、本戦略策定からおおよそ10年後に、「(仮称)総合交通戦略検討協議会」を設立し、本戦略の見直しを行う予定とします。

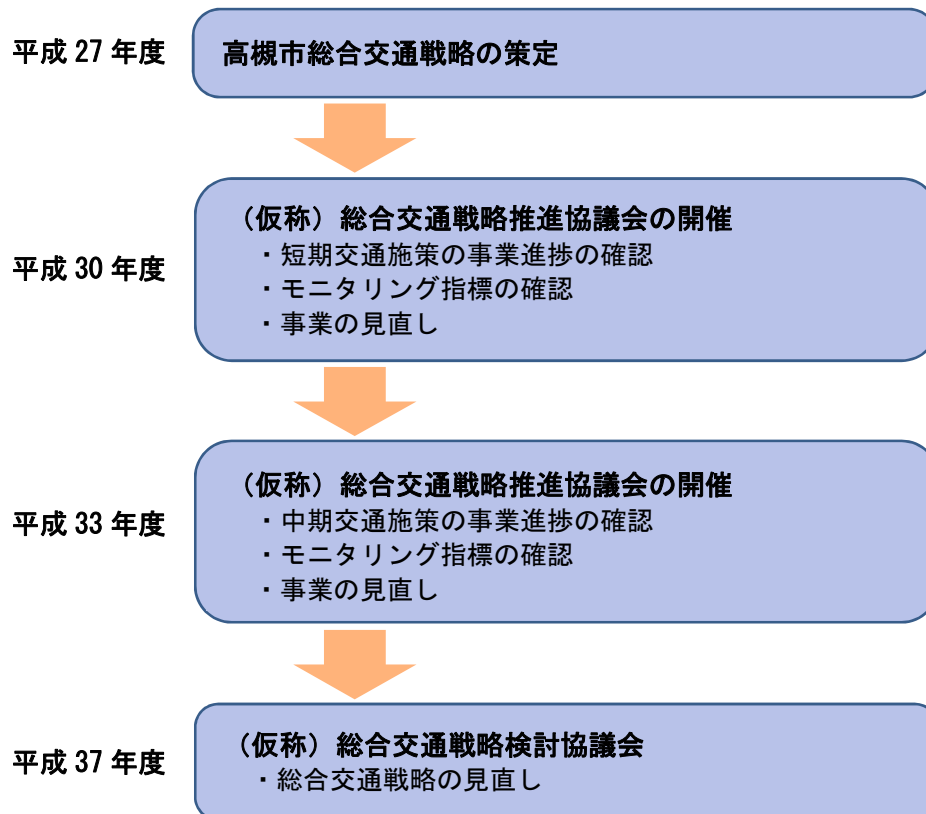


図 5-2 事業推進体制



図 5-3 高槻市総合交通戦略検討協議会の開催状況

5-3 施策の評価方法

5-3-1 モニタリング指標の設定

目指すべき交通体系の将来像の実現に向けて、交通全般がどのような方向を向いているかを定量的に示すため、モニタリング指標を設けます。このモニタリング指標は、『都市・地域総合交通戦略の手引き（評価指標編）』を参考に、「交通実態を分かりやすく表現できること」、「データが容易にかつ継続的に入手できること」、「交通のほか環境等の広い視点をも考慮できること」といった点に留意し、①～⑩の交通施策の方向性に関連する（1）～（6）の直接的な指標及び（7）～（10）の間接的な指標を設定しました。

表 5-1 モニタリング指標と交通施策の方向性の相関関係

| 交通施策の方向性<br>モニタリング指標 |                  | ①                            | ②                     | ③                    | ④                       | ⑤                              | ⑥                          | ⑦                  | ⑧                  | ⑨                     | ⑩               |
|----------------------|------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|
|                      |                  | 高齢者や障がい者にとって安全で外出しやすい交通環境づくり | 子育て世代が気軽に外出できる移動環境の実現 | マイカーに過度に依存しない交通体系の実現 | 都市間交流を活性化させる交通ネットワークの構築 | 市民にとっても来街者にとっても便利で快適な市内移動環境の充実 | 中心市街地の回遊性を高める歩行者優先の交通体系の実現 | 新たな都市拠点へのアクセス機能の強化 | 駅を中心とした交通ネットワークの充実 | 地域とともに支える持続可能な交通体系の構築 | 地域防災力を高める交通基盤整備 |
| 直接的な指標               | (1) 交通手段分担率      | ○                            | ○                     | ○                    | ○                       | ○                              | ○                          | ○                  | ○                  | ○                     |                 |
|                      | (2) 鉄道利用者数       | ○                            | ○                     | ○                    | ○                       | ○                              |                            |                    | ○                  | ○                     |                 |
|                      | (3) バス利用率        | ○                            | ○                     | ○                    | ○                       | ○                              |                            | ○                  | ○                  | ○                     |                 |
|                      | (4) 自動車平均速度      |                              |                       | ○                    |                         | ○                              |                            | ○                  |                    |                       | ○               |
|                      | (5) 自転車放置台数      | ○                            | ○                     | ○                    |                         | ○                              | ○                          |                    |                    |                       |                 |
|                      | (6) 中心部歩行者数      | ○                            | ○                     | ○                    |                         | ○                              | ○                          |                    | ○                  |                       |                 |
| 間接的な指標               | (7) 一人平均歩数       | ○                            | ○                     | ○                    |                         | ○                              | ○                          |                    | ○                  | ○                     |                 |
|                      | (8) 駅周辺部居住人口     |                              |                       | ○                    |                         |                                | ○                          |                    | ○                  |                       |                 |
|                      | (9) 交通事故死傷者数     | ○                            | ○                     |                      |                         | ○                              |                            |                    |                    |                       |                 |
|                      | (10) 移動手段に関する満足度 | ○                            | ○                     | ○                    | ○                       | ○                              | ○                          | ○                  | ○                  | ○                     | ○               |

## 5-3-2 モニタリング指標による目指す方向性の設定

P D C Aサイクルを効果的に活用するため、各モニタリング指標について、以下に示す目指す方向性を設定し、各交通施策の実施による効果や達成状況を確認します。

表 5-2 モニタリング指標の現況と目指す方向性

|        | モニタリング指標          | 現況                                            | 確認頻度                                    | 目指す方向性                                                       |
|--------|-------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 直接的な指標 | (1) 交通手段分担率       | 非自動車分担率<br>75%<br>(平成22年実績)                   | 10年に1回                                  | マイカーに過度に依存しないという基本方針を踏まえ、非自動車分担率を増加                          |
|        | (2) 鉄道利用者数        | 1日当たり乗降者数<br>264千人/日<br>(平成25年実績)             | 毎年                                      | 人口減少時代においても、1日当たり乗降者数を現状維持                                   |
|        | (3) 一人当たり年間バス乗車回数 | 高槻市民一人当たり年間バス乗車回数<br>63.5回/人・年<br>(平成25年度実績)  | 毎年                                      | 持続可能な交通体系に向けて、高槻市民一人当たり年間バス乗車回数を増加                           |
|        | (4) 自動車平均速度       | 自動車平均速度<br>10km/h以下の国道交差点<br>5方向<br>(平成26年実績) | 毎年                                      | 市内移動環境の充実のため、自動車平均速度10km/h以下の国道交差点を減少                        |
|        | (5) 自転車放置台数       | 自転車放置台数<br>1,508台/日<br>(平成26年調査結果)            | 毎年                                      | 高齢者・障がい者、子育て世代が気軽に移動できる移動環境の実現のため、自転車放置台数を減少                 |
|        | (6) 中心部歩行者数       | 休日の中心部歩行者数<br>204.5千人/日<br>(平成25年度実績)         | 3～4年に1回                                 | 中心市街地のにぎわいを持続させるため、休日の中心部歩行者数を現状維持                           |
| 間接的な指標 | (7) 一人平均歩数        | 高槻市民一人当たり1日平均歩数<br>なし（※今後、アンケートにより把握予定）       | 3年に1回                                   | 健康な暮らしを支える交通体系の実現のため、高槻市民一人当たり1日平均歩数を増加                      |
|        | (8) 駅周辺部居住人口      | 鉄道駅周辺部の居住人口<br>96,786人<br>(平成26年10月1日現在)      | 国勢調査:5年に1回、高槻市推計人口:毎年9月末の値を確認           | コンパクトなまちづくりという将来都市像を目指すため、鉄道駅周辺部の居住人口を現状維持                   |
|        | (9) 交通事故死傷者数      | 高槻市における交通事故の死傷者数<br>1,556人/年<br>(平成26年実績)     | 毎年                                      | あらゆる世代にとって安全で外出しやすい交通環境を目指すため、死傷者数を減少                        |
|        | (10) 移動手段に関する満足度  | 歩行、自転車及び自動車に関する満足度が、鉄道、バス及びタクシーに比べて低い         | 平成30年度(短期的な取組の目標年次)、平成37年度(中期的な取組の目標年次) | 「交通まちづくり」による住みやすさナンバーワンを目指すため、市民アンケートにおける全ての移動手段での不満・やや不満を減少 |

※詳細は「各モニタリング指標の算出方法」を参照

5-4 各主体の役割

策定した総合交通戦略の内容を適切に推進するためには、市民・交通事業者・行政がそれぞれの果たすべき役割を十分に理解・認識し、関係者が一丸となって取り組むことが重要です。

そのため、各主体が一堂に会して、(仮称)総合交通戦略推進協議会や(仮称)総合交通戦略検討協議会を開催することにより、取組の進行状況や目標の達成状況を確認するとともに、お互いに情報交換を行います。

また、それぞれの地域にふさわしい交通体系を確立するためには、地域も主体となって取り組む必要があり、そのためには関係者が一体となって担い手づくりに取り組む必要があります。

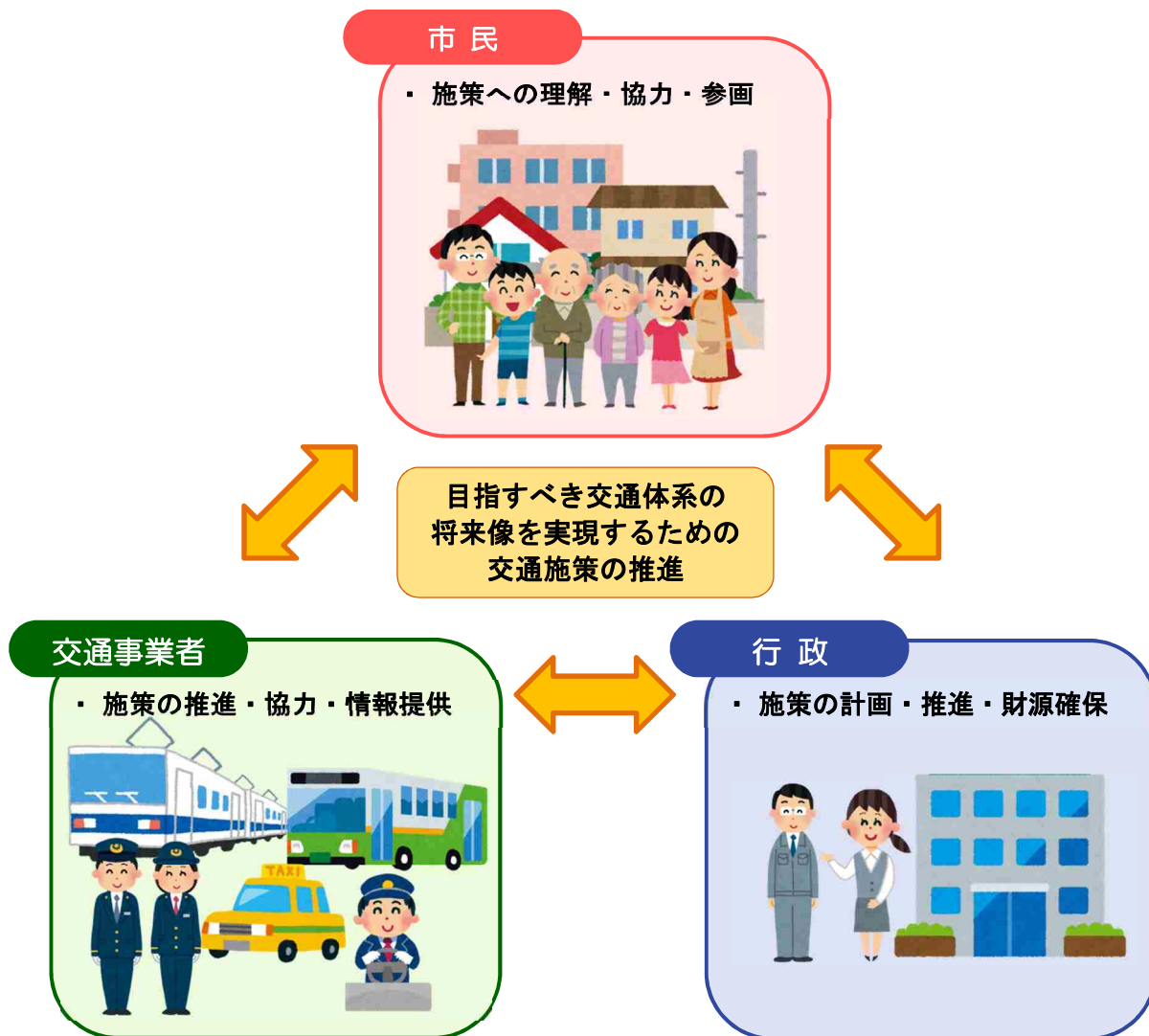


図 5-4 各主体による役割分担のイメージ