

## 第10章 計画の評価・改善の仕組みづくり

### 10.1 本計画の位置づけの整理

本計画は、将来の都市圏交通体系の方向性を示すものであり、提示している具体施策については、都市圏が抱えている課題を、まちづくりの方向性に則って解決するための一手法である。

また、具体施策については、この計画の考え方を踏まえ、基礎自治体・交通事業者が別途検討していくことが基本となる。

したがって、本計画は策定に参画した全ての主体において課題認識を共有化するものであり、この計画をまちづくりの”ガイドライン”として、各主体が積極的に具現化を図っていくことが必要となる。

### 10.2 位置づけを踏まえたフォローアップの目的

計画で示すまちづくりの方向性を踏まえ、着実に具現化していくために、以下に示す事項を実践する仕組みづくりを構築する。

- ・ 着実な計画検討～施策実施にあたっての進捗管理
- ・ 時代潮流に合わせた方向性・施策展開の更新
- ・ 基礎自治体・交通事業者間の連携強化  
(一体的な交通まちづくりの推進)
- ・ 都市圏における交通流動、土地利用状況、人口動態等の社会状況に関する定量的な実態把握
- ・ 基礎自治体・交通事業者の同一ベクトルでのアクション確認・誘導 等

### 10.3 PDCA サイクルの構築

施策の実施にあたっては、行政、住民、交通事業者等の連携のもと、施策の進捗管理、評価、必要に応じた見直しを行い、着実に施策を実施し持続可能な交通システムとすることが必要である。

そのため、「計画策定 (Plan)」、「施策の実施 (Do)」、「評価 (Check)」、「改善・見直し (Act)」という一連の流れを実行するための仕組み作りを行う。

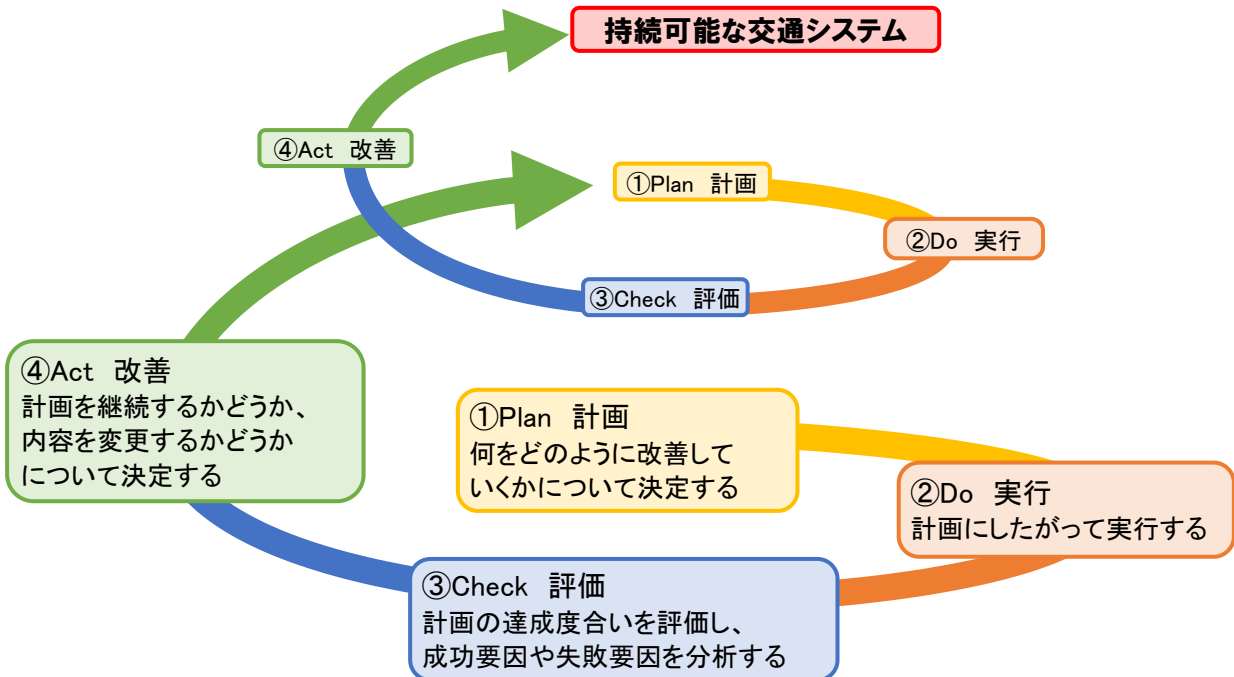


図 10.1 PDCA サイクルのイメージ

## 10.4 PDCA サイクルの取組み体制

## 10.4.1 取組体制の検討にあたり明確化すべきこと

PDCA サイクルの取組み体制を検討するに当たり、より実効性の高い体制を構築するために明確化すべきことを以下のとおり整理する。

表 10.1 取組体制の検討にあたり明確化すべきこと

明確化すべき事項	その概要
① PDCA の主体の明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰が主体となり何を講じていくか</li> <li>・統括管理は誰がするか</li> </ul>
② 県・市町の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総括的な立場である「県」の役割</li> <li>・施策実行の主となる「市町等」の役割</li> <li>・関係者間で統一したビジョンを共有したうえで、それぞれの役割に応じて、種々の計画立案・施策展開を行うことが必要</li> </ul>
③ フォローアップ協議体の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画策定委員会の後進協議体となるフォローアップ協議体の組織体制</li> <li>・持続的な課題認識の共有方法</li> <li>・フォローアップ協議体での協議結果の関係主体への周知方法</li> </ul>
④ 長期的な視野でのフォローアップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どのようなプロセスで、実施に向けた後押しや施策の有効性の確認、軌道修正等を実施していくか</li> </ul>

10.4.2 考えられる取組体制

PDCA サイクルは、計画立案担当の行政部局だけで実行するのではなく、施策に関わる関係機関、住民、交通事業者等の各主体が連携して取り組むことが必要である。

そのためには、行政、交通事業者等から組織する評価改善のための委員会（現在の総合都市交通体系調査委員会の発展・継続型、都市圏内全自治体、関係交通事業者の参画を想定）の中で、PDCA の実行と進捗管理を行う。

また委員会は、回数や時間が限られ、また地域の細部の状況把握が困難であるため、地域に根ざした意見交換会や懇談会を開催し、より詳細な状況把握に努めるとともに、施策実施に対する合意形成を図る必要があると考えられる。

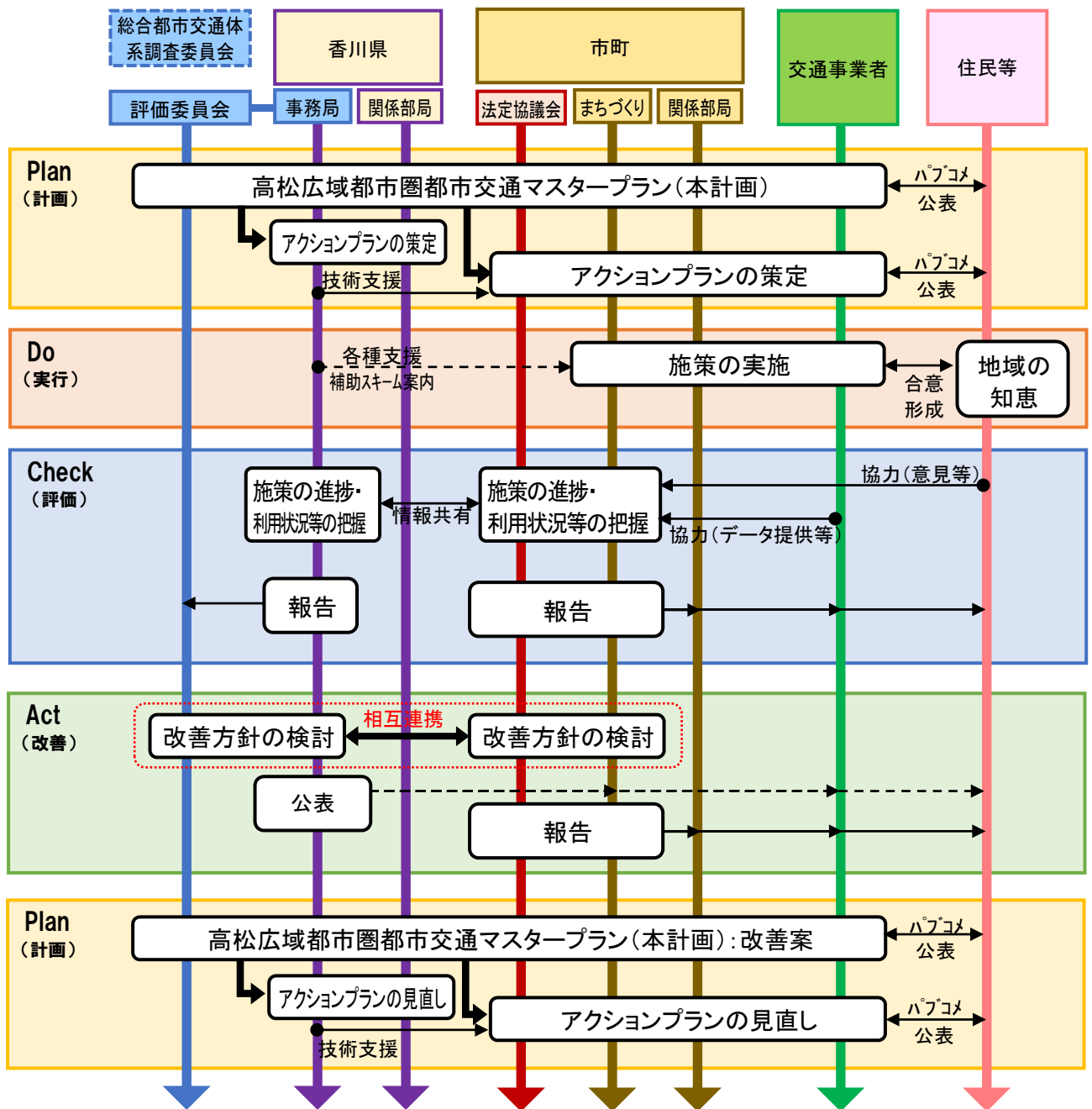


図 10.2 PDCA サイクルの取組み体制と役割

### 10.5 PDCA サイクルの計画

一般的に、PDCA サイクルは繰り返すことで、継続的に改善するものであることから、計画開始から目標年次までの間における都市交通マスタープランとしての P→D→C→A のサイクルとともに、D（実行）段階においても、施策の実施結果や進捗状況を把握し評価する小さな PDCA サイクルを実施する。

この短期 PDCA サイクルに合わせて、アクションプランは 5 年程度の施策実施計画として検討するよう努める。

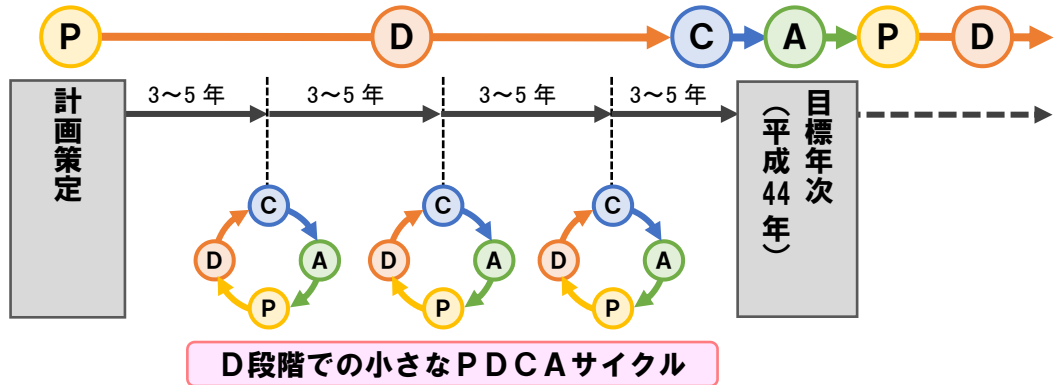


図 10.3 PDCA のサイクル

## 10.6 モニタリング計画

### 10.6.1 PDCA における評価 (Check)

PDCA における「評価 (Check)」においては、評価指標を設定し、都市交通マスタープランの施策実施の効果を明確に把握し、評価できるようにする。

#### 1) 評価指標設定の考え方

##### (1) 基本目標との関係性

都市交通マスタープランで掲げた5つの計画課題と、それぞれの目標が達成されることによる都市圏の改善との関係がわかるよう、計画課題に対応した評価指標を設定する。

##### (2) 住民へのわかりやすさ

PDCA サイクルは、行政、住民等、交通事業者の関係各主体が連携して取り組むことが必要であるため、評価指標はそれぞれが理解し、共有できるものであることが必要である。

そのためには、評価指標は、できるだけ定量化し、わかりやすい、イメージしやすいものとする。

##### (3) データ入手の容易性と継続性

データ収集の容易性や継続性を確保し、常に一定の評価ができるよう、定期的に調査が実施されている国勢調査や既存の統計資料、ならびにパーソントリップ調査、道路交通センサス（自動車起終点調査）等を活用した評価指標とする。その他では、県・各市町で実施している市民意識・意向調査等も活用する。

また、指標によっては、既存の調査、統計で把握できない場合は、独自に調査を実施する必要があるが、その際にも、多大な時間、費用をかけずに調査、把握が可能な評価指標とする。

2) 評価指標の事例

ここでは、既存資料から、評価指標の設定事例を示す。

(1) 都市構造の評価に関するハンドブック(平成 26 年 8 月 国土交通省都市局都市計画課)

国土交通省において、平成 25 年度より都市構造を評価する手法について、「都市構造の評価手法に関する研究会」を設置し、検討を行っており、同研究会における検討成果をもとに、各都市におけるコンパクトなまちづくりに向けた取組を支援する参考図書として、都市構造の評価手法をとりまとめたもの。

少子高齢化の進展における都市政策上の課題や立地適正化計画制度などの施策の方向性を踏まえ、主として都市の持続性をいかに維持していくかという観点から、評価分野を設定し、各評価分野の目指すべき方向性及びその実現に向けた施策展開の方向性等を踏まえ、評価分野ごとにどのような視点で評価するのか、その評価軸を勘案の上、評価指標例やその算定手法等を示している。

表 10.2 「都市構造の評価に関するハンドブック」における評価指標の例

	評価軸	評価指標の例
① 生活 利 便 性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街を実現すること	
	取組の 方向性	<b>■適切な居住機能の誘導</b> 一都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏に必要な生活機能等を楽しむこと ✓居住を誘導する区域における人口密度 ✓日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率
		<b>■都市機能の適正配置</b> 一都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること ✓日常生活サービスの徒歩圏における平均人口密度
		<b>■公共交通サービス水準の向上</b> 一公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること ✓公共交通の機関分担率 ✓公共交通沿線地域の人口密度
② 健康 ・ 福 祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	
	取組の 方向性	<b>■徒歩行動の増加と健康の増進</b> 一高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること 一それにより市民の健康が増進すること ✓メタボリックシンドロームとその予備軍の総人口に占める割合 ✓徒歩、自転車の機関分担率
		<b>■都市生活の利便性の向上</b> 一日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること ✓高齢者徒歩圏内に医療機関がない住宅の割合 ✓福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合
		<b>■歩きやすい環境の形成</b> 一歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること ✓歩行者に配慮した道路延長の割合 ✓高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安全 ・ 安 心	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	
	取組の 方向性	<b>■安全性の高い地域への居住の誘導</b> 一災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること ✓防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		<b>■歩行環境の安全性の向上</b> 一都市内において安全な歩行者環境が確保されていること ✓歩行者に配慮した道路延長の割合
		<b>■市街地の安全性の確保</b> 一オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること ✓公共空間率 ✓最寄り緊急避難場所までの平均距離 ✓人口あたりの交通事故死亡者数
<b>■市街地の荒廃化の抑制</b> 一空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること ✓空き家率		
④ 地域 経 済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	
	取組の 方向性	<b>■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化</b> 一都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること ✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓従業人口密度 <b>■健全な不動産市場の形成</b> 一地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること ✓平均住宅宅地価格
⑤ 行政 運 営	◎市民が適切な行政サービスを楽しむよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	
	取組の 方向性	<b>■都市経営の効率化</b> 一人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること ✓市民一人当たりの行政コスト ✓居住を誘導する地域における人口密度 <b>■安定的な税収の確保</b> 一医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること 一地価が維持、増進すること ✓市民一人当たりの税収額 ✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓平均住宅宅地地価
⑥ エ ネ ル ギ ー / 低 炭 素	◎エネルギー効率がが高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	
	取組の 方向性	<b>■運輸部門における省エネ化・低炭素化</b> 一公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること ✓市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量 ✓公共交通の機関分担率 <b>■民生部門における省エネ化・低炭素化</b> 一民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること ✓市民一人当たりの家庭部門CO <sub>2</sub> 排出量 ✓業務部門における従業者一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量

## (2) 都市・地域総合交通戦略のすすめ(平成 26 年 8 月 国土交通省都市局)

新たに総合交通戦略に取り組みようとしている地方公共団体の支援、また、現在取り組み中の都市が、今後も継続的、発展的に総合交通戦略を展開してゆくための参考となるよう、これまで取り組まれてきている各都市の戦略の状況を踏まえ、実務的な手引書として整理したものである。

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、市民へのわかりやすさ、目標に対する現状と施策実施後の説明力、データ入手の容易性と継続性等に留意すべきとしている。

なお、全国の交通戦略においては、以下の指標が頻繁に用いられている状況にある。

・ バス利用者数	25 件
・ 中心部歩行者数	23 件
・ 鉄道、路面電車利用者数	21 件
・ CO2 排出量	16 件
・ 中心部居住人口と公共交通サービス圏域人口	12 件
・ 交通事故件数、死傷者数	11 件
・ 交通手段分担率	11 件
・ 自転車交通量	10 件
・ 公共交通カバーエリア	10 件





## 10.6.2 高松広域都市圏都市交通マスタープランにおけるモニタリング指標の提案

前項に示す評価指標設定の考え方に基づき、高松広域都市圏都市交通マスタープランにおけるモニタリング指標を以下のとおり提案する。

ここで示すモニタリング指標及び用いるデータ（案）については、評価委員会において継続的に検討するものとする。

また評価指標の事例、データ入手に関する容易性を踏まえ、指標評価に用いるデータ（案）を以下に例示する。

表 10.4 モニタリング指標

評価の視点	評価結果の考察	モニタリング指標	用いるデータ（案）（データの公表年間隔）
都市・ 地域経営	人口減少による税収減、超高齢化社会による社会保障費の増加のため、歳出・歳入比は上昇するものの、集約化を図ることにより、効率的な都市経営に寄与。	<b>■歳出・歳入額(比)</b> 香川県がとりまとめる一般会計に関する歳出・歳入をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	香川県一般会計決算(毎年)
		<b>■目的別(土木費等)歳出/人口</b> 土木費や民生費など、目的別の歳出額を人口で除した一人あたりの目的別歳出を指標として設定し、維持管理等に関する費用および人口減少下における一人あたりの歳出額について経過観察を行う。	国勢調査メッシュ人口(5年間隔)
地域活性化	拠点へのアクセス性を高めることにより、拠点へのトリップ数の増加が図られ、それにより都市の活性化が図られるものと想定される。	<b>■年間商品販売額</b> 商業統計として整理することとなっている「年間商品販売額」をもとに、拠点内商業施設に関する販売額を算出したものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	経済センサス(概ね3年間隔)
田園 都市生活	集約型都市構造へ移行することにより、都市圏内トリップの平均距離は短縮が図られ、より無理なく移動できる都市構造となりうることを確認できた。	<b>■公共交通利用者数</b> 公共交通事業者の協力を前提に、各事業者の年間利用者数及び駅間 OD データを提供していただき、県合計を行ったものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	各市町・県の統計書 交通事業者からの報告 (1年間隔)
交通網 利便性	公共交通促進や集約化を図る施策により、公共交通利用の増加が図られる。	<b>■アクセシビリティ・公共交通カバーエリア</b> 鉄道およびバス時刻表をもとに、拠点駅・拠点施設からの時間圏を算出・図化するとともに、30分圏人口カバー率等を算出し、その状況に関する経過観察を行う。	路線バス時刻表(随時) 国勢調査メッシュ人口(5年間隔)
		<b>■交通手段分担率(通勤・通学)</b> 交通手段状況を把握するために、主たる移動である通勤・通学に着目して、経過観察を行う。	国勢調査(交通手段別通勤通学流動) (10年間隔)
交通安全 交通環境	各種交通対策により自動車分担率が低下し、交通事故・環境排出ガスの削減が図られることが確認できた。	<b>■交通事故発生件数</b> 香川県警察本部が主管として統計的にデータ整備を行っている交通事故件数をもとに、交通事故発生件数をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	警察統計資料(毎年)
		<b>■CO2発生量</b> 香川県地球温暖化対策推進計画と連携し、運輸部門に関するCO2発生量をもとに、環境への影響に関する経過観察を行う。	道路交通センサス(交通量・速度) (5年間隔)
総合評価	施策を導入することで、施策全体の効果はプラスであることが確認できた。	<b>■県民の意見</b> 施策の実施による効果について、県民の方々の意見をお伺いし、PDCAサイクルの実行と進捗管理の参考とする。	アンケート等 (県政世論調査、県政モニター制度等の活用)