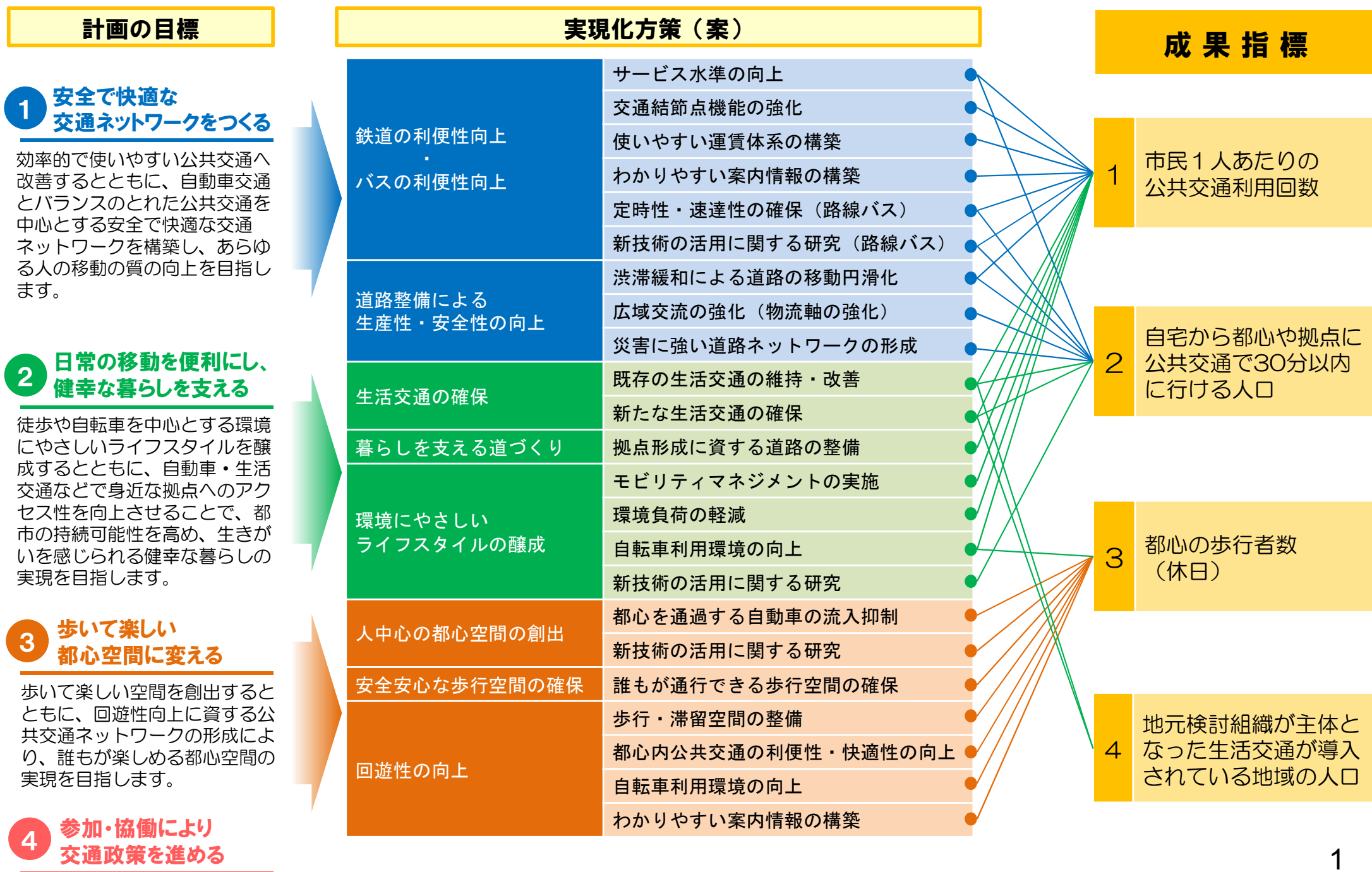


計画の評価と進め方について

1. 計画目標の達成状況を評価するための成果指標の設定
2. 目標値の設定
3. 計画の進め方

1. 計画目標の達成状況を評価するための成果指標の設定



2. 目標値の設定

成果指標1 市民1人あたりの公共交通利用回数（鉄道＋路面電車＋主要バス路線）

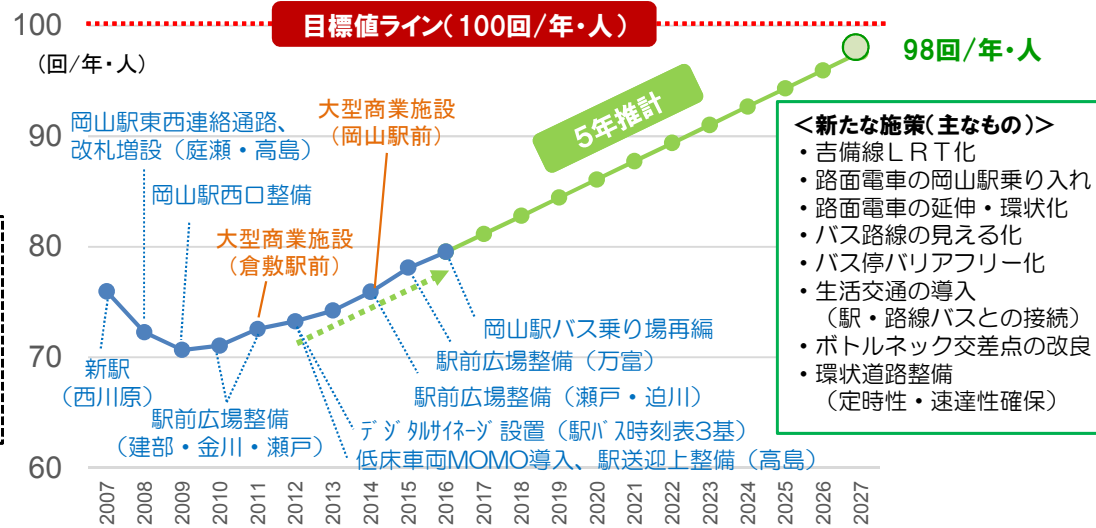
<基準値>
80回／年・人
(H28)

向上

<目標値>
100回／年・人
(H39)

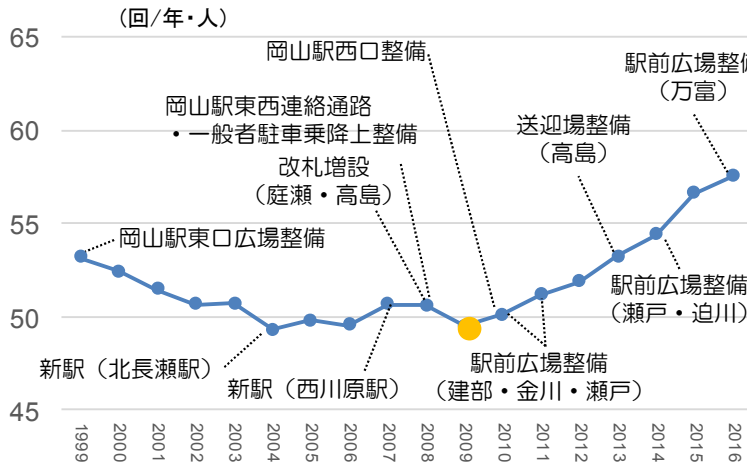
目標値は、利用促進の継続と新たな施策の実施に取り組むことから、今後の都心部や駅周辺での市街地整備も想定し、直近5年間の増加傾向を維持することとし、基準値の25%増（※）にあたる100回を設定
※H23～H28の利用者実績で推計（線形回帰）した値（98回）を参考に設定

■ 目標値の設定

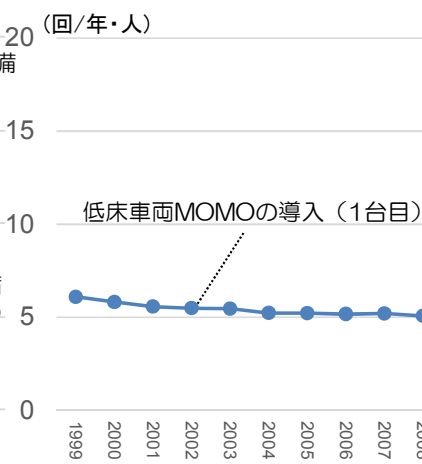


【参考】各交通手段の推移（● 変曲点：減少⇒増加）

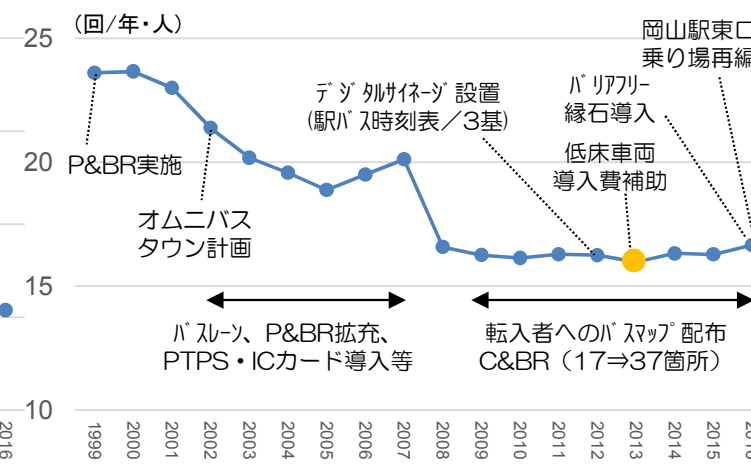
鉄 道



路面電車



主要バス路線



成果指標2 自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口

<基準値>
30.3万人
【総人口の42%】
(H27)



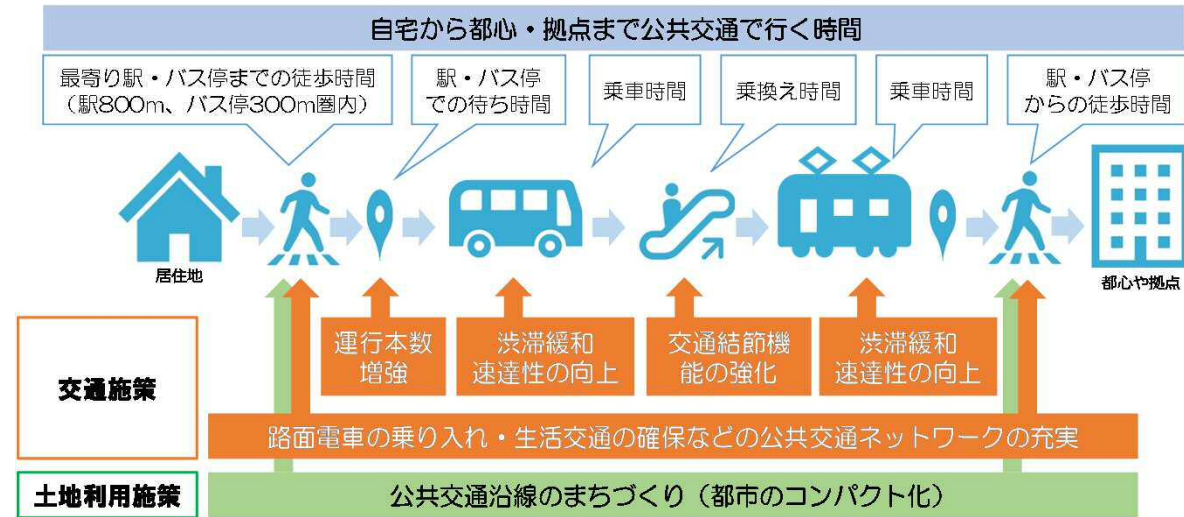
<目標値>
36.1万人
【総人口の50%】
(H37)

- 下記の交通施策が実現した場合のH37試算値を参考に、総人口の50%を目標値に設定
 - 吉備線LRT化
 - 路面電車の岡山駅乗り入れ
 - 幹線バス路線の増便（15分に1本）
 - 生活交通導入（10地区）
 - その他の公共交通ネットワークは現状維持
 - 都心部の再開発による人口増を加味

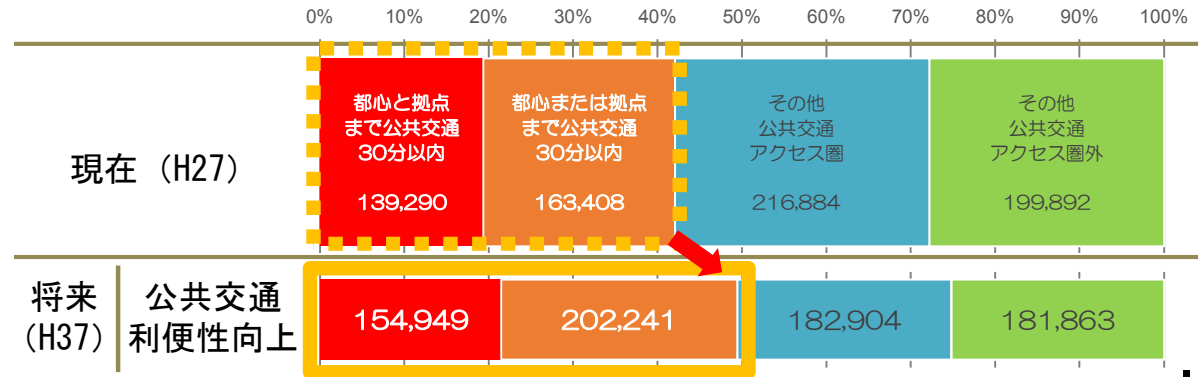
<基準値の算出方法>

- H27国勢調査の100mメッシュ人口ベース
- 各メッシュの都心及び拠点までの公共交通所要時間を算出
- 所要時間は、下記①～④の合計値
 - ① 出発地とその最寄り駅・バス停までの徒歩時間
 - ② 公共交通の待ち時間（運行間隔÷2）
 - ③ 公共交通での移動時間（時刻表ベース。乗換え時間含む。）
 - ④ 目的地の最寄り駅・バス停と目的地までの徒歩時間

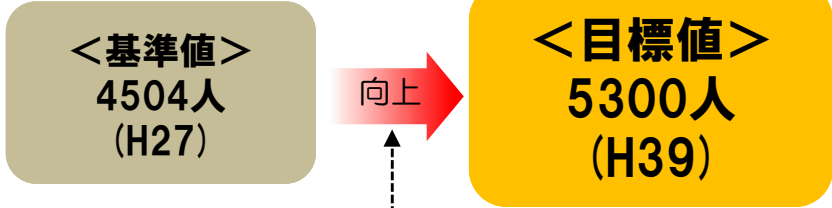
■ 施策と指標の関係



■ 将来値の試算

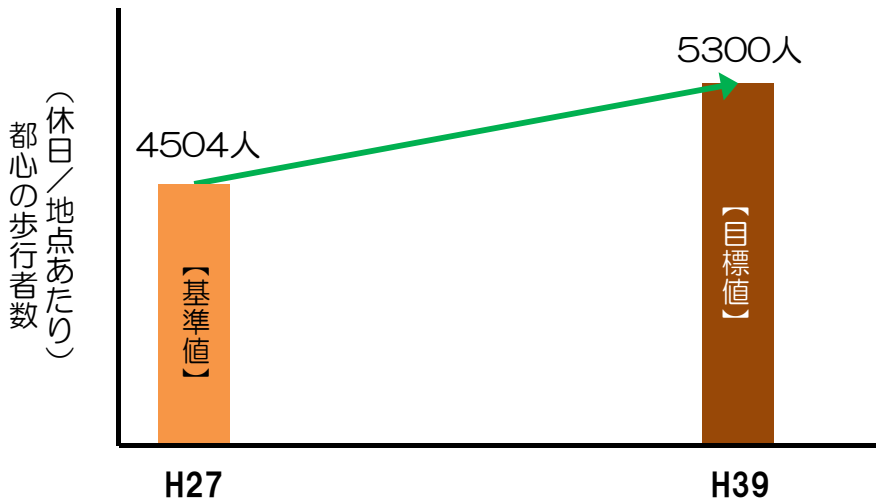


成果指標3 都心の歩行者数(休日)

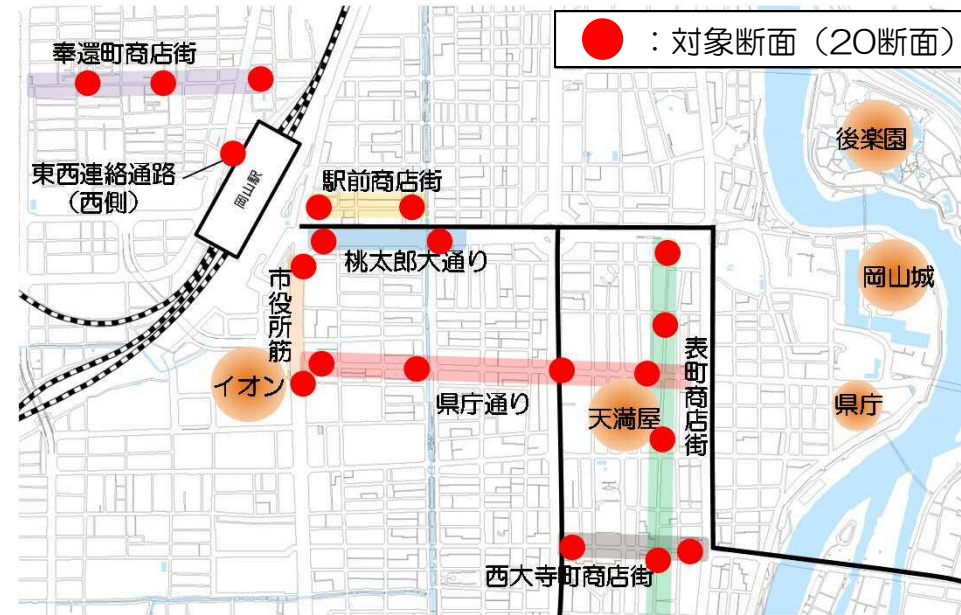


- 都心部の主要な通りや商店街を通行する休日の歩行者数とし、第六次総合計画で掲げた都心部歩行者数の年平均増加率(※)を乗じた値を目標とする
- データは、「商店街通行量調査(隔年で実施)」の歩行者数
- 基準値は、6年間連続で調査されている58地点から選定した、対象地点(20地点)の平均値

※総合計画の基準値5405人(H27)と目標値5800人(H32)から年間1.5%の増加を想定



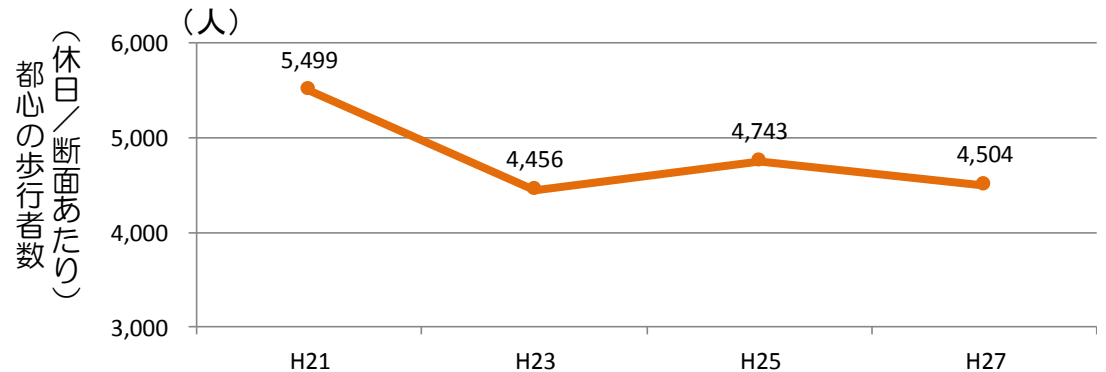
■ 対象断面



対象地点の選定方法

- 経年変化を捉えるため、選定する調査地点は、県庁通りが加わった6年前から連続して調査されている58地点から抽出
- 4商店街(奉還町、駅前、表町、西大寺町)、県庁通り、桃太郎大通り、市役所筋の各区間の両端と、概ね200m間隔で20地点を選定

■ 歩行者数の推移(20地点)



成果指標4 地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口

<基準値>
23,381人
(H29)

向上

<目標値>
39,000人
(H39)

・H39時点の新たな生活交通の導入地区数を10地区とし、これに相当する人口※に御津・建部・足守地域の人口を加えた目標値を設定

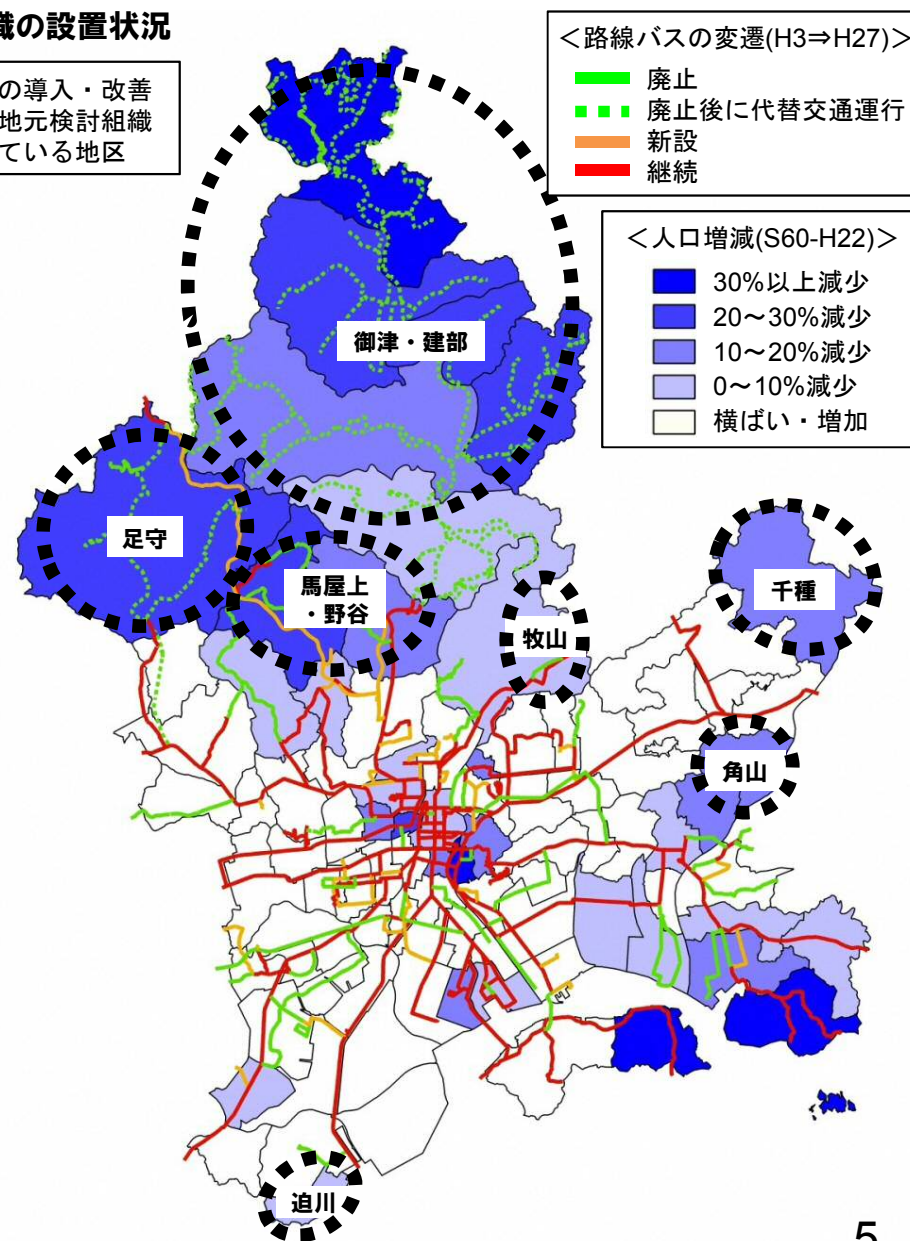
※現在、生活交通の導入に関する地元検討組織は、5地域で設置されており（下表）、この地域人口を2倍した。

※目標値はH37の将来人口推計値に基づき設定した。

取り組み内容	地区名	現在人口 (H29.9)	将来人口 (H37推計)	検討状況
コミュニティバス	御津・建部	15,064	約19,000	運行中
公共交通空白地 有償運送	足守	6,489		運行中
新たな 生活交通 の導入	迫川	1,828	約10,000	試験運行
	千種	4,108		検討中
	牧山	326		検討中
	馬屋上・野谷	3,929		検討中
	角山	1,160		検討中
合計		32,904	約29,000	

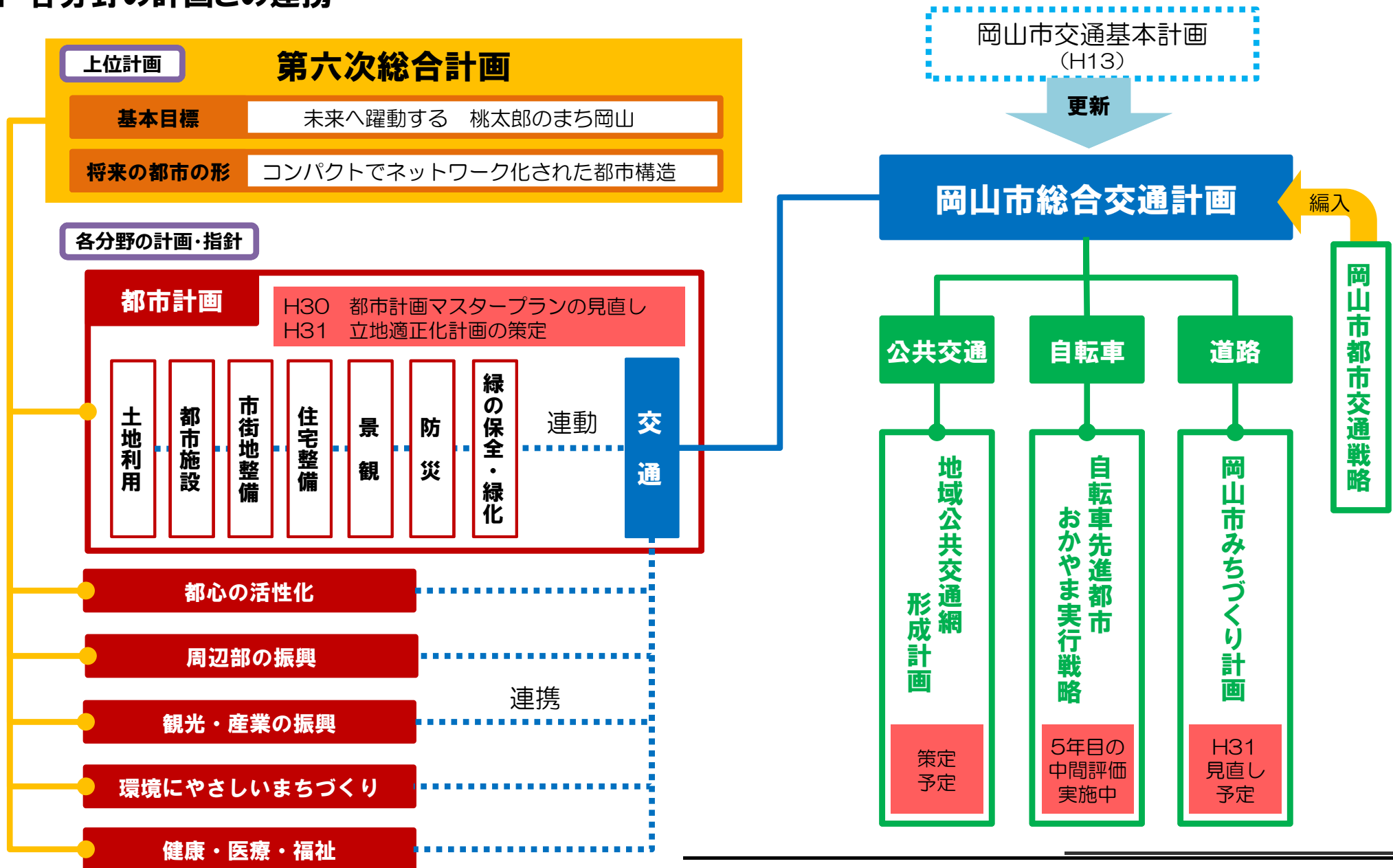
■地元検討組織の設置状況

生活交通の導入・改善に関する地元検討組織を設置している地区



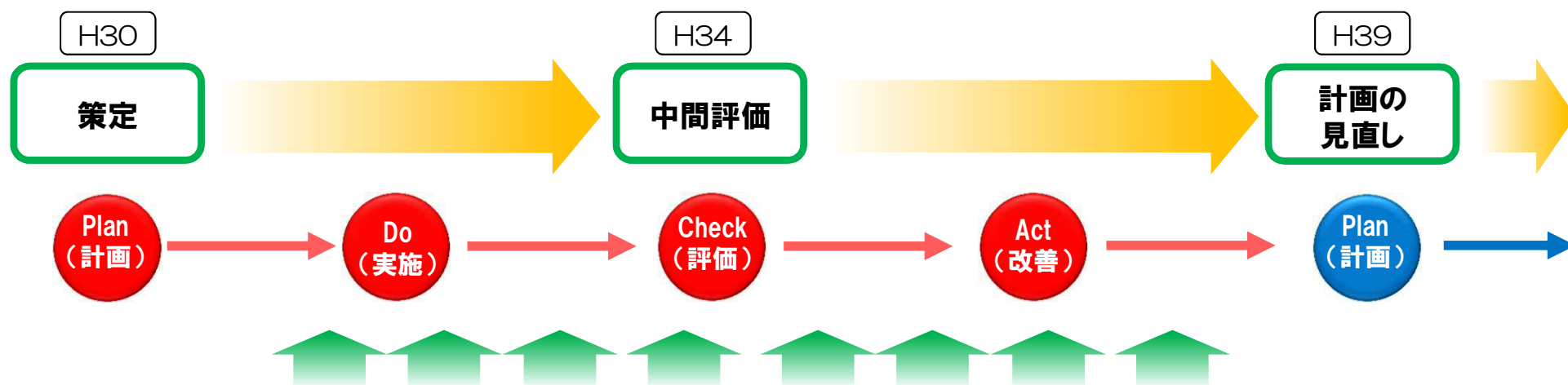
3. 計画の進め方

■ 各分野の計画との連携



■ PDCAサイクルによる計画の着実な遂行

- 計画策定後、5年を一区切りとして、中間評価（H34）、計画の見直し（H39）を実施し、PDCAサイクルによって計画を着実に遂行する
- また、個別の実施計画についても、それぞれPDCAサイクルの中で総合交通計画に基づき事業を推進する



■ 実施計画のPDCAサイクル

